32000R1524

14.7.2000. SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA L 175/39

UREDBA VIJEĆA (EZ) br. 1524/2000

od 10. srpnja 2000.

o uvođenju konačne antidampinške pristojbe na uvoz bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EZ) br. 384/96 od 22. prosinca 1995. o zaštiti od dampinškog uvoza iz zemalja koje nisu članice Europske zajednice ([1]), a posebno njezin članak 9. i članak 11. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog koji je podnijela Komisija nakon savjetovanja sa Savjetodavnim odborom,

budući da:

A. POSTUPAK

1. Mjere nad kojima se provodi revizija a koje se odnose na Narodnu Republiku Kinu

(1) U listopadu 1991. Komisija je najavila pokretanje ([2]) antidampinškog ispitnog postupka (izvorni ispitni postupak) u vezi s uvozom bicikala podrijetlom iz Narodne Republike Kine (Kina).

(2) U rujnu 1993. Vijeće je uvelo konačnu antidampinšku pristojbu od 30,6 % na uvoz bicikala podrijetlom iz Kine (Uredba (EEZ) br. 2474/93 ([3])).

(3) U travnju 1996. Komisija je pokrenula ispitni postupak u vezi s izbjegavanjem pristojbe (Uredba (EZ) br. 703/96 ([4])), što je dovelo do toga da je u siječnju 1997. ta pristojba proširena i na određene dijelove bicikala podrijetlom iz Kine (Uredba Vijeća (EZ) br. 71/97 ([5])).

2. Mjere na snazi koje se odnose na ostale zemlje

(4) U ožujku 1998. Vijeće je uvelo konačne antidampinške pristojbe na uvoz bicikala podrijetlom iz Indonezije, Malezije i Tajlanda (Uredba (EZ) br. 648/96 ([6])).

(5) U veljači 1999. Vijeće je uvelo konačne antidampinške pristojbe za bicikle podrijetlom s Tajvana (Uredba (EZ) br. 397/99 ([7])).

3. Zahtjev za revizijom

(6) Po objavi obavijesti o skorom isteku antidampinških mjera za uvoz bicikala podrijetlom iz Kine ([8]), Komisija je zaprimila zahtjev za revizijom tih mjera u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 384/96 (Osnovna uredba).

(7) Zahtjev je u lipnju 1998. podnijelo Europsko udruženje proizvođača bicikala (EBMA) u ime proizvođača bicikala iz Zajednice čija zajednička proizvodnja čini većinski udio u ukupnoj proizvodnji Zajednice (proizvođači podnositelji zahtjeva iz Zajednice).

(8) EBMA je tvrdila da bi istek tih mjera mogao dovesti do nastavka ili ponavljanja dampinga i štete industriji Zajednice. Utvrdivši, nakon savjetovanja sa Savjetodavnim odborom, da postoje dostatni dokazi, Komisija je pokrenula ispitni postupak ([9]) u skladu s člankom 11. stavkom 2. Osnovne uredbe.

4. Ispitni postupak

(9) Komisija je o pokretanju revizije službeno obavijestila proizvođače podnositelje zahtjeva iz Zajednice, proizvođače izvoznike, uvoznike i potrošače, kao i predstavnike zemlje izvoznice, te izravno zainteresiranim strankama dala mogućnost da pisanim putem iznesu svoje stavove i zatraže raspravu.

(10) Komisija je izravno zainteresiranim strankama poslala upitnike i primila odgovore od deset proizvođača podnositelja zahtjeva iz Zajednice, koji su sudjelovali u izvornom ispitnom postupku (uzorak proizvođača), i od četrnaest proizvođača izvoznika iz Kine. Od tih četrnaest proizvođača izvoznika, sljedećih jedanaest izvozilo je bicikle na područje Zajednice tijekom ispitnog postupka:

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

([1]) SL L 56, 6.3.1996., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 905/98 (SL L 128, 30.4.1998., str. 18.).
([2]) SL C 266, 12.10.1991., str. 6.
([3]) SL L 228, 9.9.1993., str. 1.
([4]) SL L 98, 19.4.1996., str. 3.
([5]) SL L 16, 18.1.1997., str. 55.
([6]) SL L 91, 12.4.1996., str. 1.
([7]) SL L 49, 25.2.1999., str. 1.
([8]) SL C 74, 10.3.1998., str. 4.
([9]) SL C 281, 10.9.1998., str. 8.

(11) Ispitni postupci su provedeni u prostorijama sljedećih trgovačkih društava:

(a) Proizvođači iz analogne zemlje (Meksiko):

— Biciclo SA de CV, San Luis Potosi,

— Bicileyca SA de CV, Apizaco,

— Mercurio SA de CV, San Luis Potosi;

(b) Proizvođači podnositelji zahtjeva iz Zajednice (uzorak):

— Batavus BV, Heerenveen, Nizozemska,

— BH SA, Vitoria, Španjolska,

— Cycleurope international SA, Romilly/Seine, Francuska,

— Dawes Cycles Ltd, Birmingham, Ujedinjena Kraljevina,

— Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Njemačka,

— Hercules Fahrrad GmbH & Co. KG, Nuernberg, Njemačka,

— Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Nizozemska,

— Kynast AG, Quakenbrueck, Njemačka,

— Micmo Gitane SA, Machecoul, Francuska,

— Raleigh Industries Ltd, Nottingham, Ujedinjena Kraljevina.

(12) Ispitni postupak o vjerojatnosti nastavka ili ponavljanja dampinga i štete obuhvatio je razdoblje od 1. rujna 1997. do 31. kolovoza 1998. (razdoblje ispitnog postupka). Praćena su kretanja između 1995. i 31. kolovoza 1998. (dotično razdoblje) kako bi se utvrdila vjerojatnost nastavka ili ponavljanja štete.

(13) Zbog složenosti ispitnog postupka, reviziju nije bilo moguće okončati u uobičajenom razdoblju od dvanaest mjeseci, predviđenom u članku 11. stavku 5. Osnovne uredbe.

(14) Komisija je prikupila i provjerila sve podatke koje je smatrala potrebnima za utvrđivanje interesa Zajednice, kao i vjerojatnosti nastavka ili ponavljanja dampinga i štete.

(15) Zainteresirane stranke su obaviještene o bitnim činjenicama i razmatranjima na kojima se temelje zaključci ove revizije te im je dan rok za iznošenje prigovora. Ti su prigovori pažljivo razmotreni, a nalazi su izmijenjeni u slučaju kada je to bilo potrebno.

B. **DOTIČNI PROIZVOD I ISTOVRSAN PROIZVOD**

(16) Dotični proizvod je isti kao i proizvod iz izvornog ispitnog postupka, i to su bicikli i druga slična vozila (uključujući dostavne tricikle) bez motora, koja potpadaju pod oznake KN 8712 00 10, 8712 00 30 i 8712 00 80.

(17) U izvornom ispitnom postupku, bicikli su razvrstani u sljedeće kategorije:

(A) brdski bicikli ili MBT;

(B) touring i treking bicikli i gradski bicikli;

(C) terenski bicikli za mlade;

(D) ostali sportski i trkaći bicikli.

(18) U sadašnjem ispitnom postupku korištena je ista kategorizacija. Međutim, potrebno je napomenuti da među kategorijama ne postoje jasne granice, pa se različiti segmenti proizvoda preklapaju. Modeli mogu biti razvrstani u više od jedne kategorije.

(19) Ispitni postupak je potvrdio da se svi bicikli prodaju preko sličnih distribucijskih kanala na tržištu Zajednice. Kako je njihova osnovna namjena ista, bicikli su velikim dijelom međusobno zamjenjivi, pa tako modeli iz različitih kategorija međusobno konkuriraju. Na temelju toga, zaključeno je da sve kategorije čine jedan proizvod.

(20) Ispitni postupak je također pokazao da su bicikli koje proizvodi i prodaje industrija Zajednice na tržištu Zajednice, bicikli koje proizvode i prodaju meksički proizvođači na meksičkom tržištu i bicikli koji se uvoze na tržište Zajednice iz Kine jednaki i da su stoga istovjetan proizvod u smislu članka 1., stavka 4. Osnovne uredbe.

C. **VJEROJATNOST NASTAVKA ILI PONAVLJANJA DAMPINGA**

1. **Uvodne napomene**

(21) U skladu s člankom 11., stavkom 2. Osnovne uredbe, svrha je ove vrste revizije, s obzirom na dampinške aspekte, utvrditi je li tijekom razdoblja ispitnog postupka došlo do dampinga i hoće li istek mjera dovesti do nastavka ili ponavljanja dampinga (vidjeti članak 11. stavak 2. Osnovne uredbe). Iznesene nalaze o dampingu treba promatrati u svjetlu činjenice da je uvoz proizvoda u Zajednicu pao s vršne vrijednosti od 2,5 milijuna jedinica u 1991. na manje od 14 000 jedinica tijekom razdoblja ispitnog postupka. Štoviše, kineski proizvođači izvoznici koji su surađivali u sadašnjem ispitnom postupku predstavljali su samo 30 % tog uvoza tijekom razdoblja ispitnog postupka.

2. **Nastavak dampinga i vjerojatnost nastavka dampinga**

(a) Analogna zemlja

(22) Postojeće mjere predviđaju jedinstvenu stopu carine na cjelokupan uvoz bicikala podrijetlom iz Kine. U skladu s člankom 11. stavkom 9. Osnovne uredbe, Komisija je koristila istu metodologiju kao i u izvornom ispitnom postupku, pa je uobičajena vrijednost određena na temelju podataka iz treće zemlje tržišnog gospodarstva (analogna zemlja).

(23) U izvornom ispitnom postupku za analognu zemlju uzet je Tajvan. Međutim, u sadašnjem ispitnom postupku Tajvan se nije smatrao primjerenim zbog istodobnih antidampinških mjera u vezi s izvozom tajvanskih bicikala i činjenice da nijedna zainteresirana stranka to nije predložila.

(24) Proizvođači podnositelji zahtjeva iz Zajednice predložili su Meksiko kao odgovarajuću analognu zemlju. U obavijesti o pokretanju ispitnog postupka zainteresirane stranke pozvane su da se izjasne o izboru analogne zemlje. Nekoliko kineskih proizvođača izvoznika tvrdilo je da proizvođači podnositelji zahtjeva iz Zajednice nisu podnijeli dostatne podatke koji bi pokazali da je Meksiko bolji izbor od neke druge moguće analogne zemlje, ali oni sami nisu podnijeli dostatne dokaze za izbor druge analogne zemlje.

(25) Neki kineski proizvođači izvoznici predložili su Indiju kao analognu zemlju. Međutim, Indija nije bila primjerena zbog dva glavna razloga:

— bicikli koji se prodaju u Indiji (rustikalni bicikli koji se trgovcima na malo prodaju u sastavnim dijelovima) nisu usporedivi s biciklima koje kineski proizvođači izvoze u Zajednicu, i

— indijsko tržište snažno je zaštićeno (visoke stope pristojbi, sustav izdavanja dozvola za uvoz, subvencije za proizvođače).

(26) S obzirom na navedeno, sljedeće činjenice i razmatranja utjecali su na procjenu o tome je li Meksiko primjerena analogna zemlja:

— bicikli proizvedeni u Meksiku imaju iste tehničke karakteristike kao i oni koji se proizvode u Kini i izvoze u Zajednicu,

— Meksiko se može smatrati otvorenim i reprezentativnim tržištem. Uvoz bicikala predstavlja 13 % godišnje prodaje. Zakonska i trgovinska klima u zemlji potiče slobodnu trgovinu i tržišno natjecanje. Stopa carine (20 %) usporediva je sa stopom u Europskoj uniji (15,4 %). Ne postoje količinska ograničenja ni izdavanje dozvola za uvoz. Meksički proizvođači mogu slobodno nabavljati dijelove i materijale na domaćem tržištu (gdje postoji velik broj dobavljača cijevi, metalnih ploča, plastike, guma, sjedala itd.) ili na stranim tržištima (dijelovi poput obruča, glavčina, kočnica i prebacivača lanca). Činjenica da je Meksiko 1997. uveo antidampinške mjere za kineske bicikle u ovom kontekstu ne smatra se bitnom,

— obujam domaće prodaje meksičkih proizvođača usporediv je s obujmom kineskog izvoza,

— tri glavna proizvođača bicikala surađivala su u ispitnom postupku (Mercurio SA de CV, Biciclo SA de CV i Bicileyca SA de CV), a 1998. pokrivali su 50 % prodaje na domaćem tržištu, gdje su za konkurenciju imali najmanje šest drugih vodećih proizvođača. Ti su proizvođači konkurentni, imaju moderne proizvodne pogone s automatiziranim ili djelomično automatiziranim napravama za rezanje čeličnih cijevi, elektrolučno zavarivanje volfram elektrodom u zaštitnoj atmosferi inertnog plina za izradu okvira i vilica, bojanje uz upotrebu boje na temelju praha ili nafte, i tekućim trakama za montažu dijelova. S obzirom na te činjenice i u skladu s člankom 2. stavkom 7. Osnovne uredbe, Meksiko se smatrao primjerenom analognom zemljom za utvrđivanje uobičajene vrijednosti za dotični proizvod.

(27) Neki proizvođači izvoznici tvrdili su da uspostavljanje uobičajene vrijednosti u analognoj zemlji više nije primjereno i da će narušiti predviđanje dampinga u budućnosti. Tvrdili su da sada posluju u uvjetima tržišnog gospodarstva određenima člankom 2. stavkom 7. točkom (c) Osnovne uredbe i da to predstavlja promjenu okolnosti koja opravdava korištenje metodologije drugačije od one korištene u izvornom ispitnom postupku (vidjeti članak 11. stavak 9.).

Ovdje je potrebno naglasiti da svaki proizvođač doista može tvrditi da uvjeti tržišnog gospodarstva prevladavaju (vidjeti članak 2. stavak 7. točke (b) i (c)), ako može dokazati takvu promjenu okolnosti. S obzirom na prirodu te promjene smatra se primjerenim to ispitati u okviru privremene revizije u skladu s člankom 11. stavkom 3. Međutim, do pokretanja sadašnje revizije nakon isteka mjera, ni jedan kineski proizvođač izvoznik nije podnio dostatne dokaze zbog kojih bi Komisija pokrenula usporednu provjeru u skladu s člankom 11. stavkom 3.

(28) Stoga je u skladu s člankom 11. stavkom 9. sadašnja revizija morala obuhvatiti dampinške aspekte korištenjem iste metodologije kao i u izvornom ispitnom postupku, to jest, *inter alia*, određivanjem uobičajene vrijednosti u analognoj zemlji.

(b) Uobičajena vrijednost

(29) Prvo je utvrđeno ukupno i za svaki model zasebno, da domaća prodaja meksičkih proizvođača, odgovara najmanje 5 % uvoza podrijetlom iz Kine u smislu obujma, što znači da je bila reprezentativna u smislu članka 2. stavka 2. Osnovne uredbe.

(30) Također je utvrđeno da se za svu relevantnu domaću prodaju meksičkih proizvođača koji su surađivali u ispitnom postupku nezavisnim kupcima može smatrati da je obavljena u uobičajenom tijeku trgovine. (Ponderirana prosječna prodajna cijena ukupne prodaje tijekom razdoblja ispitnog postupka bila je iznad ponderiranog prosječnog jediničnog troška proizvodnje, a obujam pojedinačnih prodajnih transakcija ispod jediničnog troška proizvodnje bio je manji od 20 % prodaje korištene za utvrđivanje uobičajene vrijednosti).

(31) Uobičajena je vrijednost prema tome utvrđena na temelju stvarno plaćene cijene ili cijene koju trebaju platiti, u uobičajenom tijeku trgovine, nezavisni domaći kupci, tijekom razdoblja ispitnog postupka, meksičkim proizvođačima koji su surađivali u ispitnom postupku.

(c) Izvozna cijena

i. *Proizvođači izvoznici koji su surađivali u ispitnom postupku*

(32) Od deset kineskih proizvođača izvoznika zaprimljeni su opsežni podaci o izvoznim cijenama. Međutim, prema podacima Eurostata, ti su se podaci odnosili na samo 30 % kineskog izvoza bicikala u Zajednicu tijekom razdoblja ispitnog postupka (oko 4 200 jedinica).

(33) Izvozne cijene za ta trgovačka društva utvrđena su na temelju stvarno plaćenih cijena ili cijena koje treba platiti za dotični proizvod u skladu s člankom 2. stavkom 8. Osnovne uredbe.

ii. *Proizvođači koji nisu surađivali u ispitnom postupku*

(34) Za preostalih 70 % uvoza podrijetlom iz Kine, za koji je suradnja izostala, podaci su se temeljili na dostupnim činjenicama u skladu s člankom 18. stavkom 1. Osnovne uredbe. Tako je prosječna izvozna cijena za sve transakcije utvrđena na temelju podataka Eurostata, po odbitku izvoza proizvođača koji su surađivali u ispitnom postupku. Podaci Eurostata obično se ne smatraju primjerenim izvorom podataka u slučaju kada se podaci proizvođača koji surađuju u ispitnom postupku odnose na samo 30 % uvoza dotičnog proizvoda. U ovom slučaju ti su podaci korišteni, jer je, s obzirom na malu količinu proizvoda uvezenu tijekom razdoblja ispitnog postupka, ispitni postupak bio usmjeren na pitanje vjerojatnosti ponavljanja dampinga u slučaju velikih količina uvoza, a ne na to da osigura da izvoznici budu nagrađeni za nesuradnju. Štoviše, s obzirom da revizija nakon isteka mjera može samo dovesti do zadržavanja tih mjera ili njihovog stavljanja izvan snage, a ne i njihove izmjene, u ovom slučaju precizan izračun stope dampinga nije potreban.

(d) Usporedba

(35) Potrebno je napomenuti da su u nekim slučajevima utvrđene razlike između uvezenih bicikala podrijetlom iz Kine i bicikala proizvedenih i prodavanih u Meksiku – glavna razlika bila je da su kineski modeli tehnički napredniji. U ispitnom postupku pokrenutom u skladu s člankom 5. Osnovne uredbe, to bi zahtijevalo prilagodbu uobičajene vrijednosti naviše (u ovom slučaju, na temelju cijena domaće prodaje u Meksiku) kako bi se odrazila ta razlika, što bi povisilo razinu utvrđenog dampinga. Međutim, takva prilagodba nije se smatrala potrebnom, zbog ukupnog malog učinka na razinu dampinga i činjenice da se antidampinške mjere ne mogu mijenjati nakon revizije nakon isteka mjere.

(36) U svrhu primjerene usporedbe, a u skladu s člankom 2. stavkom 10. Osnovne uredbe, napravljene su prilagodbe kako bi se uzele u obzir razlike koje se tiču troškova prijevoza, osiguranja i kredita i manipulativnih i sporednih troškova, a za koje je utvrđeno da utječu na cijene i njihovu usporedivost.

(e) Dampinška marža

(37) U skladu s člankom 2. stavkom 11. Osnovne uredbe, ponderirana prosječna uobičajena vrijednost na temelju vrijednosti FOB meksička granica uspoređena je s ponderiranom prosječnom izvoznom cijenom (proizvođača koji su surađivali i onih koji nisu surađivali u istrazi) na temelju vrijednosti FOB kineska granica, uz istu razinu trgovine.

(38) Navedena usporedba otkrila je postojanje značajnog dampinga, pri čemu je dampinška marža bila jednaka iznosu za koji je uobičajena vrijednost prelazila izvoznu cijenu. Utvrđena dampinška marža bila je veća od one utvrđene u izvornom ispitnom postupku.

(39) Ispitni postupak nije ukazao ni na jedan razlog zašto bi damping prestao ako bi antidampinške mjere bile stavljene izvan snage. Stoga je zaključeno da postoji vjerojatnost nastavka dampinga.

(40) Neki su kineski proizvođači izvoznici tvrdili da je nemoguće doći do valjanih zaključaka o trenutnom ili budućem dampingu na temelju tako male količine uvoza. Uz priznanje da zaključak o postojanju dampinga sam po sebi ne opravdava zadržavanje mjera, on je ipak jedan od čimbenika koji utječu na odluku o tome hoće li te mjere biti stavljene izvan snage ili će ostati na snazi.

3. **Vjerojatnost ponavljanja dampinga**

(41) Pri utvrđivanju vjerojatnosti ponavljanja dampinga relevantnima su se pokazali sljedeći čimbenici: postojanje dampinga, okolnosti izbjegavanja mjera, proizvodnja i iskorištenost kapaciteta u Kini i kretanja u vezi s brojem kineskih bicikala koji se na svjetsko tržište izvoze po dampinškim cijenama.

(a) Postojanje dampinga i okolnosti njegovog izbjegavanja

(42) Dampinška marža utvrđena u izvornom ispitnom postupku bila je visoka (30,6 %), dok trenutačna istraga pokazuje da damping ne samo da nije uklonjen, već je i porastao.

(43) Osim toga, postoje brojni pokušaji da se izbjegne uvedene antidampinške mjere. Od 1993. u Zajednici je velik broj montažera bicikala počeo s poslovanjem, a uvoz dijelova za bicikle drastično je porastao. Ovakav razvoj, reakcija na izvorne antidampinške mjere, naglašen je u nalazima ispitnog postupka o izbjegavanju mjera iz 1996.

(44) Taj je ispitni postupak pokazao i da su po uvođenju antidampinških mjera 1993. kineski proizvođači surađivali s uvoznicima iz Zajednice kako bi izbjegli carinske pristojbe slanjem bicikala u dijelovima. Dijelovi namijenjeni istom montažeru bili su raspoređeni u različitim kontejnerima, slani su različitim danima, i ponekad su iskrcavani u različitim lukama Zajednice.

(45) Antidampinške mjere izbjegavane su i tako što su se kineski bicikli u Zajednicu slali s potvrdama o podrijetlu na kojima je pisalo da su proizvedeni u Vijetnamu, a koje su kasnije povučene (523 000 bicikala od 1992. do 1995.).

(46) Ispitni postupak koji je doveo do zadržavanja mjera, također je pokazao postojanje dampinga kod glavnih dijelova bicikala u odnosu na njihovu prethodno utvrđenu uobičajenu vrijednost.

(47) Neka su trgovačka društva tvrdila da izbjegavanje izvornih antidampinških mjera montažom bicikala u Zajednici nije čimbenik koji bi trebalo uzeti u obzir u procjeni vjerojatnosti ponavljanja dampinga. Međutim, taj argument ne može biti prihvaćen. Ispitni postupak o izbjegavanju antidampinških mjera pokrenut 1996. pokazao je da je izbjegavanje tih mjera praćeno dampingom i da to umanjuje popravne učinke tih mjera.

(48) Štoviše, rezultati ispitnog postupka o izbjegavanju mjera, kao i trenutačno niska razina uvoza podrijetlom iz Kine, pokazali su da kineski proizvođači izvoznici nisu uložili velik napor kako bi konkurirali na tržištu Zajednice s nedampinškim cijenama.

(b) Proizvodnja i iskorištenost kapaciteta u Kini

i. *Općenito o industriji*

(49) Prema raspoloživim podacima (pritužba), proizvodni kapacitet Kine je vrlo velik (procijenjen na oko sedamdeset milijuna jedinica). U posljednjih nekoliko godina došlo je do znatnih ulaganja u zajedničke pothvate, što se posebno odnosi na trgovačka društva s Tajvana, a izvozno usmjerenim proizvođačima daju se porezni i carinski rabati.

(50) Od 1995. pa do razdoblja ispitnog postupka, ukupna proizvodnja bicikala se smanjila, domaća potražnja kretala se između 25 i 30 milijuna jedinica, a izvoz se kretao između osam i šesnaest milijuna bicikala. Stopa iskorištenosti kapaciteta prilično je niska, neznatno iznad 50 %.

(51) Zbog ogromnog viška kapaciteta, kineski proizvođači izvoznici imaju vrlo visok stupanj neaktivnosti i u proizvodnom postupku i u nizu proizvoda. Oni bi stoga mogli za kratko vrijeme povećati proizvodnju i usmjeriti je na bilo koje izvozno tržište, uključujući i Zajednicu, ako dođe do stavljanja mjera izvan snage.

(52) Stanje otežava činjenica da, iako od 1997. podliježe antidampinškim mjerama, uvoz glavnih dijelova bicikala nastavlja rasti, jer montažeri mogu biti izuzeti od carinskih pristojbi ako dokažu da je vrijednost dijelova koji su podrijetlom ili dolaze iz Kine manja od 60 % ukupne vrijednosti dijelova montiranog proizvoda, ili da je vrijednost, dodana na uvezene dijelove u postupku sastavljanja ili konačne montaže, veća od 25 % proizvodnog troška. (vidjeti članak 13. stavak 2. točku (b) Osnovne uredbe).

Rast uvoza dijelova za bicikle može se vidjeti u sljedećoj tablici.

Uvoz u Zajednicu glavnih dijelova za bicikle iz Kine	1991.	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	Razdoblje ispitnog postupka
Okviri	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
Indeks	100	293	856	954	1 188	1 545	1 572	1 995	1 854
Vilice	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
Indeks	100	1 728	3 625	4 480	8 797	9 399	9 648	9 363	9 458

Izvor: Eurostat

(53) Ove dijelove proizvode trgovačka društva koja mogu proizvoditi i gotove bicikle. Ako se antidampinške mjere stavi izvan snage, postoji vjerojatnost da će se uvoz gotovih bicikala podrijetlom iz Kine vrlo brzo nastaviti i zamijeniti postojeći uvoz dijelova za bicikle.

ii. *Proizvođači koji su surađivali u ispitnom postupku*

(54) Podaci o proizvodnji od 1995. do završetka razdoblja ispitnog postupka relativno su stabilni, dok predviđanja za 1999. kineskih proizvođača koji su surađivali u ispitnom postupku ukazuju na rast proizvodnje od 16 %, na 10,6 milijuna jedinica.

(55) Nadalje, podaci o iskorištenosti kapaciteta pokazuju postojanje značajnog viška kapaciteta između 1995. i završetka razdoblja ispitnog postupka. Osim toga, rast proizvodnje predviđen za 1999. ostavio bi dovoljno neiskorištenog kapaciteta za proizvodnju dodatnih 5,8 milijuna jedinica.

(56) Neka su trgovačka društva tvrdila da zaključci Komisije o proizvodnom kapacitetu Kine i njegovoj iskorištenosti nisu podržani pouzdanim dokazima. Zato su se pozvali na nalaze Komisije za međunarodnu trgovinu SAD-a. Ta tvrdnja nije mogla biti prihvaćena. Prije svega, nalazi te Komisije odnose se na razdoblje koje je drukčije od razdoblja ispitnog postupka. Treba napomenuti da se zaključci Komisije i Vijeća temelje na podacima koje su dali sami kineski proizvođači izvoznici koji su surađivali u ispitnom postupku. Štoviše, postojanje velikog proizvodnog kapaciteta, na što je ukazivala niska stopa iskorištenosti od oko 50 %, koja je utvrđena za proizvođače koji su surađivali u ispitnom postupku, potvrđeno je podacima o kineskom sektoru za proizvodnju bicikala, kao što je i navedeno u pritužbi. U tom kontekstu, tvrdnja proizvođača koji su surađivali u ispitnom postupku da je potrebno napraviti razliku između proizvodnog kapaciteta za izvoznu prodaju i proizvodnog kapaciteta za prodaju na kineskom domaćem tržištu, nije bila uvjerljiva. Za nju nisu podneseni nikakvi dokazi. Konačno, treba imati na umu da će, ako se zaključak Komisije bude smatrao nedovoljno utemeljenim, glavni razlog za to biti nedovoljna spremnost kineskih proizvođača izvoznika da surađuju u ispitnom postupku.

(c) Kretanja kineskog izvoza u treće zemlje

i. *Opće povećanje*

(57) Podaci Comexta, koji su se morali koristiti zbog slabe suradnje kineskih proizvođača izvoznika, pokazali su da je kineski izvoz na svjetskoj razini porastao s 12,8 milijuna jedinica u 1995. na 14,6 milijuna jedinica u 1997. (+ 14 %). U prvoj polovici 1998., izvoz je iznosio osam milijuna jedinica, što je 22 % više u odnosu na isto razdoblje u 1997.

(58) Ovo se kretanje može prikazati na primjeru stanja u SAD-u, gdje za bicikle podrijetlom iz Kine nisu bile uvedene antidampinške mjere. Tamo je uvoz bicikala porastao s četiri milijuna u 1995. na 8,4 milijuna jedinica u 1998. Detaljni podaci navedeni su u tablici.

Izvoz iz Kine u	1995.		1996.		1997.		1998.		Razdoblje istrage	
	Količina	Prosječna jedinična cijena (USD)	Količina	Prosječna jedinična cijena (USD)	Količina	Prosječna jedinična cijena (USD)	Količina	Prosječna jedinična cijena (USD)	Količina	Prosječna jedinična cijena (USD)
Svijet	12 822 722	42	12 239 224	38	14 617 906	35	—	—	—	—
SAD	4 074 554	52	3 902 483	39	5 734 027	38	8 400 000	—	7 511 342	—

Izvor: Comext

(59) Osim toga, zamijećen je značajan pad cijena. Između 1995. i 1997. kineske su izvozne cijene na svjetskoj razini pale za 17 % po jedinici, a izvozne cijene za SAD za 27 %.

ii. *Moguće preusmjeravanje kineskog izvoza zbog uvođenja antidampinških mjera i količinska ograničenja u trećim zemljama*

(60) Prema dostupnim informacijama, nekoliko je zemalja nedavno usvojilo trgovinske zaštitne mjere za kineske bicikle zbog nanošenja štete domaćoj industriji. Kanada i Meksiko su 1997. uveli antidampinške pristojbe, a Južna Koreja i Vijetnam su odlučili uvesti izvanredna ograničenja uvoza. Kineski proizvođači izvoznici zbog toga se nalaze pod pritiskom da nađu zamjenska izvozna tržišta. Ako bi Zajednica stavila postojeće antidampinške mjere izvan snage, njezino bi tržište postalo vrlo privlačno tim proizvođačima.

iii. *Kineski izvoz u ostale treće zemlje*

(61) Važno je napomenuti da su, nakon što je Vijeće 1993. uvelo antidampinške mjere, kineski proizvođači izvoznici lako ušli na druga izvozna tržišta poput Australije i Južne Koreje.

(d) Damping proizvođača izvoznika iz trećih zemalja koji su surađivali u ispitnom postupku

(62) Izvoz u treće zemlje kineskih proizvođača izvoznika koji su surađivali u ispitnom postupku (posebno u SAD, Australiju i Japan) općenito je vrlo reprezentativan za

ukupan izvoz kineskih bicikala i iznosi 70 % ukupnog kineskog izvoza u SAD u 1996. i 1997., te 20 % i 50 % ukupnog izvoza u Japan i Australiju tijekom istog razdoblja.

(63) Za potrebe ovog ispitnog postupka i na temelju odgovora na upitnik koje su poslali proizvođači izvoznici koji su surađivali u ispitnom postupku, analiza je bila usmjerena na kategorije A i C, koje su se izvozile u Zajednicu. Za svaku kategoriju određena je ponderirana prosječna izvozna cijena prema zemlji odredišta za sve kineske proizvođače izvoznike koji su surađivali u ispitnom postupku.

(64) Za potrebe izračuna dampinga, utvrđena je ponderirana prosječna uobičajena vrijednost za svaku kategoriju i uspoređena s odgovarajućom izvoznom cijenom.

(65) U slučaju SAD-a, Kanade, Australije, Japana i svih drugih velikih uvoznika, izračun je dao nedvojbene dokaze o postojanju značajnog dampinga (29-96 %) za obje kategorije. Smatra se razumnim pretpostaviti da će, ako Zajednica ukine antidampinške mjere, kineski proizvođači izvoznici u Zajednici prodavati sličan obujam bicikala po sličnim cijenama.

4. **Zaključak**

(66) Ispitni je postupak jasno pokazao da je (iako mala) količina uvezena u Zajednicu podrijetlom iz Kine tijekom razdoblja ispitnog postupka dampinška. Utvrđena razina dampinga bila je znatno iznad razine utvrđene u izvornom ispitnom postupku.

(67) Ispitni je postupak također pokazao da bi obujam izvoza kineskih bicikala u Zajednicu vjerojatno bio znatan ako bi antidampinške mjere bile stavljene izvan snage. Taj je zaključak donesen na temelju postojanja znatnog viška proizvodnog kapaciteta u Kini i prethodnog izbjegavanja mjera. Sve to dokazuje da su kineski proizvođači izvoznici i dalje vrlo zainteresirani za prodaju na tržištu Zajednice. Vjerojatnost znatnog rasta obujma izvoza još je veća zbog mogućnosti preusmjeravanja izvoza u Zajednicu zbog uvođenja trgovinskih zaštitnih mjera u Južnoj Koreji, Meksiku, Kanadi i Vijetnamu.

(68) Zaključeno je i da će značajno uvećani obujam u Zajednicu najvjerojatnije biti izvezen po dampinškim cijenama. Ovaj zaključak potvrđuju visoke dampinške marže za kineski izvoz utvrđene na drugim glavnim tržištima trećih zemalja. Nije vjerojatno da će kineski proizvođači izvoznici nastaviti značajan izvoz u Zajednicu bez sličnih niskih, dampinških izvoznih cijena.

(69) Ukratko rečeno, postoji vrlo velika vjerojatnost da će se, ako antidampinške mjere budu stavljene izvan snage, uvoz robe podrijetlom iz Kine u Zajednicu nastaviti u značajnim količinama i uz značajne dampinške cijene.

D. **INDUSTRIJA ZAJEDNICE**

(70) Proizvođači iz Zajednice koji su u izvornom ispitnom postupku obuhvaćeni definicijom „industrije Zajednice" predstavljali su oko 54 % u ukupnoj proizvodnji bicikala u Zajednici.

(71) Proizvođači podnositelji zahtjeva iz Zajednice predstavljali su oko 58 % u ukupnoj proizvodnji Zajednice tijekom razdoblja ispitnog postupka. Prema tome, oni su dalje u tekstu „industrija Zajednice" u smislu članka 4. stavka 1. Osnovne uredbe.

(72) Ostali se proizvođači u Zajednici (koji čine oko 42 % u ukupnoj proizvodnji u Zajednici) dalje u tekstu nazivaju „proizvođači koji nisu podnositelji zahtjeva".

E. **ANALIZA TRŽIŠTA ZAJEDNICE**

1. **Uvodne napomene**

(73) Stanje u industriji Zajednice procijenjeno je na temelju dvije kategorije podataka:

i. opći pokazatelji štete industriji Zajednice određeni u odjeljku D (proizvodnja, proizvodni kapacitet, iskorištenost kapaciteta, zalihe, prodaja, ulaganja i zaposlenost), prikupljeni od nacionalnih udruženja proizvođača bicikala u Zajednici.

Podaci industrije Zajednice uspoređeni su, koliko je to bilo moguće, s drugim dostupnim podacima (statističkim podacima, podacima iz prethodnih antidampinških ispitnih postupaka itd.);

ii. neki pokazatelji o šteti vezani uz poslovanje (profitabilnost, cijene, razvoj cijena i snižavanje cijena) prikupljeni su i provjereni na razini uzorka. Ta su trgovačka društva odgovorila na upitnik Zajednice i u potpunosti surađivala u ispitnom postupku. Ona predstavljaju oko 40 % obujma proizvodnje industrije Zajednice.

2. **Potrošnja u Zajednici**

(74) Potrošnja Zajednice izračunata je kombiniranjem ukupnog obujma prodaje na tržištu Zajednice svih proizvođača u Zajednici (industrija Zajednice i proizvođači koji nisu podnositelji zahtjeva) i ukupnog uvoza (podaci Eurostata).

(75) Potrošnja je u dotičnom razdoblju pala za 11 %, sa 17 401 000 jedinica u 1995. na 15 452 000 jedinica tijekom razdoblja ispitnog postupka. Istodobno, vrijednost potrošnje ostala je stabilna i iznosila je oko 2,3 milijuna eura, što je ukazivalo na to da su prosječne prodajne cijene na tržištu Zajednice porasle.

(76) Takvo negativno kretanje potrošnje (u jedinicama) može se dijelom objasniti stalnim padom prodaje dvaju glavnih proizvoda u sektoru proizvodnje bicikala, a koji je počeo ranih 1990-ih: prodaja BMX bicikala (dječji „moto-kros" bicikli – kategorija C) znatno je pala od 1991., a bicikli kategorije A (MTB, brdski bicikli) počeli su 1992. gubiti na popularnosti. Smanjena prodaja ovih dvaju tipova bicikala nije nadoknađena prodajom drugih tipova ili kategorija.

(77) Neki su proizvođači izvoznici tvrdili da BMX i MTB bicikli predstavljaju glavne kineske izvozne proizvode. Prema tome, šteta se ne može ponoviti, što je Komisija i priznala, ako u Zajednici više ne postoji značajna potražnja za tim proizvodima.

(78) Iako je potražnja za BMX i MTB biciklima na tržištu Zajednice u dotičnom razdoblju pala, ona je ipak i dalje značajna. Prema dostupnim podacima, na tržištu Zajednice tijekom razdoblja ispitnog postupka prodano je nekoliko milijuna MTB bicikala. Štoviše, proizvođači iz Zajednice i proizvođači izvoznici lansirali su nekoliko novih tipova BMX bicikla, koji je još uvijek jedan od glavnih tipova bicikla za djecu.

(79) Tvrdnja kineskih proizvođača izvoznika stoga se smatra neutemeljenom.

3. **Uvoz bicikala podrijetlom iz Kine po dampinškim cijenama**

(a) Obujam i cijena uvezenih bicikala podrijetlom iz Kine

(80) Broj bicikala podrijetlom i uvezenih iz Kine pao je između 1995. (kada je uvezeno ukupno 65 408 jedinica) i razdoblja ispitnog postupka. Nakon porasta od 26 % u 1996., ta je brojka od 1997. pala, pa je tijekom razdoblja ispitnog postupka uvezeno samo 13 651 bicikala.

(81) Jedna zainteresirana stranka je tvrdila da, pošto prema članku 11. stavku 5. Osnovne uredbe revizija ispitnih postupaka podliježe jednakim pravilima kao i drugi ispitni postupci, članak 5. stavak 7. Osnovne uredbe odnosi se i na reviziju nakon isteka mjera. Stranka je tvrdila da trenutačna revizija ispitnog postupka stoga nije ni smjela biti pokrenuta jer je uvoz podrijetlom iz Kine u razdoblju ispitnog postupka iznosio manje od 1 % ukupne potrošnje u smislu količine i vrijednosti, to jest, bio je ispod praga *de minimis*.

(82) Članak 11. stavak 2. Osnovne uredbe navodi da:

„Konačna antidampinška mjera istječe nakon pet godina od uvođenja te mjere […], ako se revizijom ne utvrdi kako je vjerojatno da će istek te mjere dovesti do nastavka ili ponavljanja dampinga i štete. […]".

Iz gore navedenog slijedi da je svrha revizije nakon isteka mjera, bez obzira na razinu uvoza iz dotične zemlje, utvrditi hoće li istek antidampinških mjera dovesti do nastavka ili ponavljanja dampinga i štete. Svrha revizije nije utvrđivanje materijalne štete u smislu članka 3. stavka 2. Osnovne uredbe.

(83) Slijedom toga, tvrdnja da je sadašnja revizija neopravdano pokrenuta ne može biti prihvaćena.

(84) Prema podacima o uvozu iz uvodne izjave 80. može se zaključiti da su antidampinške pristojbe na kineske bicikle od 1993. imale trenutačan i radikalan učinak na obujam uvoza, koji je 1991. dosegnuo brojku od 2,5 milijuna bicikala. Međutim, te brojke ne odražavaju sljedeća dva razvoja, koja donekle mijenjaju cijelu sliku.

(85) Nakon uvođenja konačnih antidampinških pristojba 1993., kineski proizvođači izvoznici počeli su u Zajednicu izvoziti bicikle s lažnim deklaracijama o podrijetlu (vidjeti uvodne izjave 44. i 45.). Utvrđeno je također da izbjegavaju pristojbe na snazi. Do početka 1997. ([1]), obujam bicikala podrijetlom iz Kine bio je mnogo veći nego što bi se dalo zaključiti po brojkama.

(86) Prosječna cijena bicikala podrijetlom iz Kine u dotičnom je razdoblju znatno porasla (+ 80 %), posebno između 1997. i razdoblja ispitnog postupka (+ 51 %). Međutim, s obzirom na ograničen uvoz, koji je u dotičnom razdoblju znatno pao (– 79 %), iz toga se nije mogao izvući pouzdan zaključak o cijenama i razvoju cijena, posebno zbog nepostojanja podataka o mogućim promjenama u asortimanu proizvoda.

(b) Kretanje cijena proizvođača izvoznika

(87) Usprkos vrlo ograničenim količinama uvoza u razdoblju ispitnog postupka, kretanje cijena proizvođača izvoznika analizirano je na temelju dobivenih podataka o cijenama. U analizi su u obzir uzete stvarne izvozne cijene proizvođača izvoznika (CIF granica Zajednice), s antidampinškom pristojbom i bez nje, kao i tvornička cijena robe koju su proizvođači u Zajednici naplaćivali nezavisnim kupcima na istoj razini trgovine.

([1]) Objava Uredbe (EZ) br. 71/97 kojom se antidampinška carinska pristojba uvodi i na određene dijelove bicikala podrijetlom iz Kine.

(88) Analiza je pokazala da su izvozne cijene, i s odgovarajućom antidampinškom pristojbom i bez nje, bile znatno niže od cijena industrije Zajednice.

4. **Gospodarsko stanje industrije Zajednice**

(a) Uvodna napomena

(89) Pri procjeni stanja industrije Zajednice potrebno je napomenuti da su se od uvođenja antidampinških mjera za uvoz bicikala podrijetlom iz Kine i nad uvozom iz trećih zemalja provodili ispitni postupci. Godine 1996. antidampinške mjere uvedene su za bicikle podrijetlom iz Indonezije, Malezije i Tajlanda, a 1999. za bicikle podrijetlom s Tajvana.

(b) Proizvodnja

(90) Od 1995. do razdoblja ispitnog postupka, proizvodnja industrije Zajednice pala je za 25 % ili za više od dva milijuna jedinica (s 8 842 500 na 6 400 000).

(91) Ispitni je postupak pokazao da je taj pad posljedica prestanka poslovanja nekoliko trgovačkih društava i smanjenja proizvodnje glavnih proizvođača iz Zajednice. Potrebno je napomenuti i da su, s ciljem opstanka, neki proizvođači iz Zajednice obuhvaćeni definicijom industrije Zajednice u izvornom ispitnom postupku prešli s potpunog proizvodnog ciklusa (koji uključuje proizvodnju okvira) na jednostavnu montažu ili djelomičnu montažu uvezenih dijelova (okvira, vilica, čitavih kotača, prednjih slogova zupčanika, zupčanika bez zagona, kočnica itd.).

(c) Proizvodni kapacitet i njegova iskorištenost

(92) Kako se bicikli u Zajednici proizvode sezonski, potražnja za proizvodnim kapacitetom je u određenim mjesecima vrlo velika. U većini država članica, sezona počinje u ožujku i završava u rujnu. Kolekcije bicikala za novu sezonu predstavljaju se trgovcima (trgovcima, zastupnicima, trgovcima na malo i veliko) svakog rujna.

(93) Od 1995. do razdoblja ispitnog postupka, proizvodni kapacitet industrije Zajednice pao je za 27 %, s petnaest na jedanaest milijuna jedinica, što je bila posljedica čimbenika koji su doveli do pada proizvodnje i restrukturiranja nekih proizvođača iz Zajednice (vidjeti uvodnu izjavu 91.).

(94) Usprkos znatnom padu kapaciteta, stopa iskorištenosti kapaciteta je između 1995. i razdoblja ispitnog postupka porasla za samo dva postotna boda. Stvarna stopa iskorištenosti u razdoblju ispitnog postupka (58 %) treba se promatrati u odnosu na stopu koja u ovom sektoru industrije omogućava gospodarsku održivost (70 %).

(d) Prodaja industrije Zajednice

(95) U dotičnom razdoblju, prodaja je pala za 24 % ili 1,9 milijuna jedinica. Taj je pad bio najočitiji za kategorije A (– 35 %) i C (– 13 %), a to su kategorije u kojima su, tijekom izvornog ispitnog postupka, kineski proizvođači izvoznici bili vrlo jaki. Pad prodaje može se djelomično objasniti uvozom koji je izbjegavao antidampinške mjere za kineske bicikle i uvozom dijelova za bicikle, koji su po uvođenju tih mjera od njih bili izuzeti.

(96) Vrijednost prodaje pala je za 8 %. Taj je pad bio puno manji od pada obujma, što pokazuje da su prosječne prodajne cijene industrije Zajednice u dotičnom razdoblju porasle.

(e) Tržišni udio

(97) Kao posljedica ukupnih gubitaka u obujmu i vrijednosti prodaje, industrija Zajednice je od 1995. do razdoblja ispitnog postupka izgubila 15 % svog tržišnog udjela (u smislu obujma), i to uglavnom u kategorijama A i C (vidjeti napomene u uvodnoj izjavi 95.).

(f) Prosječna prodajna cijena i razvoj cijena

(98) Ponderirana prosječna cijena bicikala koje je industrija Zajednice prodavala na tržištu Zajednice povećala se za 10 % u dotičnom razdoblju. Ispitni postupak je pokazao da su glavni proizvođači obuhvaćeni u definiciji industrije Zajednice promijenili svoj asortiman proizvoda i okrenuli se proizvodima višeg cjenovnog razreda. Zbog toga su prodaju morali usmjeriti na trgovce/trgovce na malo čije su maloprodajne cijene stabilnije i privlačnije od cijena drugih prodajnih kanala kao što su trgovine na veliko i supermarketi.

(99) Analiza pojedinačnih kategorija pokazala je da su cijene u kategorijama A i C (koje su predstavljale najveći dio kineskog uvoza u izvornom ispitnom postupku) porasle ukupno za 13 % u dotičnom razdoblju, iako uzorak povećanja nije bio jednak za oba tipa: na primjer, cijene za kategoriju C porasle su do 20 % između 1995. i 1997.

(100) Nasuprot tome, u kategoriji B, najjačem segmentu industrije Zajednice, cijene su u dotičnom razdoblju ostale vrlo stabilne.

(g) Profitabilnost

(101) Iako se prosječna profitabilnost industrije Zajednice u dotičnom razdoblju poboljšala sa – 2,3 % na – 0,6 %, ona je cijelo vrijeme ostala negativna. Gubici Zajednice su 1995. i 1996. bili stabilni (2,2 % 1996.). Oni su se 1997. smanjili za 1,9 postotnih bodova (-0,3 % neto prodaje), ali su u razdoblju ispitnog postupka opet porasli (– 0,6 % neto prodaje).

(102) Ispitni postupak je pokazao da su rezultati bili najlošiji u razdoblju od 1995 do 1996., kada su kineski proizvođači izvoznici izbjegavali antidampinške mjere (vidjeti uvodne izjave 44. i 45.). Kako bi se takva praksa prekinula, početkom 1997. uvedene su antidampinške mjere i za dijelove bicikala. Godine 1997., kao posljedica rasta cijena od 7 % 1995., profitabilnost industrije Zajednice malo je porasla. Zatim je opet u razdoblju istrage malo opala, usprkos daljnjem rastu cijena od 3 %.

(103) Gore opisano kretanje jasno pokazuje da se financijsko stanje industrije Zajednice u dotičnom razdoblju nije dovoljno opravilo. Ispitni postupak je pokazao da je profitabilnost ostala negativna usprkos činjenici da je industrija Zajednice znatno restrukturirana, da su smanjeni određeni fiksni troškovi proizvodnje i da su prodajne cijene porasle.

(104) Profitabilnost u dotičnom razdoblju trebala bi biti uspoređena s razinom koja se smatra najnižom za industriju, kada ne postoji dampinški uvoz podrijetlom iz Kine, to jest 8 %.

(105) Ovo pogoršanje može se uglavnom objasniti smanjenjem obujma proizvodnje (koji je povisio jediničnu cijenu proizvodnje) i restrukturiranjem industrije bicikala.

(h) Ulaganja

(106) Ulaganja industrije Zajednice u zgrade, pogone i strojeve u dotičnom razdoblju bila su prilično niska. Ulaganja su predstavljala samo 1,7 do 2,5 % vrijednosti prodaje Zajednice na tržištu Zajednice. Ulagalo se uglavnom u strojeve kako bi se poboljšala učinkovitost proizvodnje (roboti za varenje) i kvaliteta okvira za bicikle.

(i) Zaposlenost

(107) Zaposlenost je u Zajednici od 1995. do razdoblja ispitnog postupka kontinuirano padala. U dotičnom razdoblju bez posla je ostalo ukupno 1 800 radnika (12 % radne snage u 1995.).

(j) Zaprimljeni opći komentari o gospodarskom stanju industrije Zajednice

(108) Prema izjavama za tisak i izvacima iz odgovora na upitnik Zajednice koji nisu bili povjerljive prirode, neki su proizvođači izvoznici tvrdili da se gospodarsko stanje nekih proizvođača iz Zajednice u dotičnom razdoblju poboljšalo, posebno u smislu obujma prodaje i obujma proizvodnje i profitabilnosti. Tvrdili su da je to u suprotnosti sa zaključkom da je industrija Zajednice od uvođenja antidampinških carina za bicikle podrijetlom iz Kine 1993. bila u slabom i ranjivom gospodarskom položaju.

(109) U vezi s tim, potrebno je naglasiti da su ti proizvođači izvoznici dali podatke koji se odnose uglavnom na pojedine proizvođače koji su obuhvaćeni u definiciji industrije Zajednice, a čije stanje nije reprezentativno za industriju Zajednice u cjelini. Smatra se da ti podaci ne poništavaju ukupne nalaze ispitnog postupka i da nalazi ispitnog postupka odražavaju stanje za dotični proizvod i sve proizvođače obuhvaćene u definiciji industrije Zajednice.

(110) Na temelju toga zaključak da se gospodarsko stanje industrije Zajednice poboljšalo smatra se neosnovanim.

5. **Zaključak**

(111) Analiza gospodarskog stanja industrije Zajednice pokazala je da se većina gospodarskih pokazatelja u razdoblju ispitnog postupka nastavila negativno kretati: proizvodnja je pala za 25 %, proizvodni kapacitet je pao za 27 %, obujam prodaje i vrijednost prodaje za 24 % i 8 %, a vrijednost i obujam tržišnog udjela za 8 % i 15 %. Iako su cijene u razdoblju ispitnog postupka porasle za 10 % u odnosu na 1995., industrija Zajednice nastavila je poslovati s gubicima, a zaposlenost se smanjila za 12 %.

(112) Na temelju ovog zaključeno je da je industrija Zajednice ostala u slabom i ranjivom položaju nakon što su 1993. uvedene antidampinške pristojbe za bicikle podrijetlom iz Kine.

F. **VJEROJATNOST PONAVLJANJA ŠTETE**

1. **Uvodne napomene**

(113) Osim gospodarskog stanja industrije Zajednice, Komisija je ispitala i vjerojatnost ponavljanja štete u slučaju stavljanja antidampinških mjera za uvoz podrijetlom iz Kine izvan snage.

(114) Ta je analiza obuhvatila stanje na tržištu Zajednice s obzirom na prethodno izbjegavanje antidampinških mjera od strane kineskih proizvođača izvoznika, stanje industrije bicikala u Kini, i mogućih posljedica koje bi stavljanje antidampinških mjera izvan snage imalo za tržište Zajednice.

2. **Stanje industrije bicikala u Kini i budući obujam izvoza**

(115) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 50., kineska industrija bicikala koristi samo 50 % svog golemog proizvodnog kapaciteta, a kineski bicikli se prodaju na glavnim svjetskim tržištima, posebno u SAD-u i Japanu.

(116) Ispitni postupak je također pokazao da su, nakon dvogodišnjeg odsustva s tržišta SAD-a izazvanog uvođenjem antidampinških carina, kineski proizvođači izvoznici po stavljanju tih pristojbi izvan snage financirali masovne prodajne akcije, i da su uspjeli skoro odmah ponovno uspostaviti prisutnost na tom tržištu. Prodan je velik broj kineskih bicikala, posebno putem supermarketa i robnih kuća, koji predstavljaju jedan od glavnih prodajnih kanala u SAD-u (kao i u Zajednici). Kao posljedica toga, tijekom razdoblja ispitnog postupka u SAD je izvezeno osam milijuna bicikala podrijetlom iz Kine.

(117) Na kraju, podsjeća se da je nekoliko zemalja nedavno uvelo trgovinske zaštitne mjere za uvoz kineskih bicikala (vidjeti uvodnu izjavu 60.).

(118) Neki od proizvođača izvoznika tvrdili su da ne postoji vjerojatnost ponavljanja štete zbog velikog domaćeg tržišta u Kini i izvoza u treće zemlje s velikim i stabilnim tržištima (npr. Japan i SAD).

(119) Također su tvrdili da kineska industrija bicikala nema tako velik višak proizvodnog kapaciteta koji bi joj omogućio bitno veće ili brže prodiranje na tržište Zajednice koje bi ugrozilo industriju Zajednice. Smatrali su da dokazi za zaključke o proizvodnom kapacitetu u Kini i njegovoj iskorištenosti nisu pouzdani. Tvrdili su da je stopa iskorištenosti u Kini mnogo viša (oko 87 %).

(120) Istina je, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 116., da su kineski proizvođači izvoznici prisutni u trećim zemljama s velikim i stabilnim tržištima. Međutim, oni su pokazali da mogu brzo preusmjeriti izvoz i prodrijeti na nova tržišta.

(121) Potrebno je napomenuti i da se nalazi o proizvodnom kapacitetu u Kini i njegovoj iskorištenosti temelje na pritužbi i podacima koje su podnijeli sami kineski proizvođači izvoznici (vidjeti uvodne izjave 54. i 55.).

(122) Na temelju toga, a bez novih dokaza u prilog njihovim tvrdnjama, tvrdnje proizvođača izvoznika nisu mogle biti prihvaćene.

3. **Moguće stanje na tržištu Zajednice bez antidampinških mjera za uvoz podrijetlom iz Kine**

(123) Kao što je već navedeno, kineski proizvođači izvoznici mogu brzo prodrijeti na tržište Zajednice. Bez antidampinških pristojba i s obzirom na višak proizvodnog kapaciteta, obujam jeftinog uvoza po dampinškim cijenama podrijetlom iz Kine mogao bi u bliskoj budućnosti dosegnuti razinu usporedivu s onom iz 1991. (oko 2,5 milijuna bicikala). To bi kineskim proizvođačima izvoznicima dalo udio od 15 % na tržištu Zajednice.

(124) Ovakav scenarij učinio se vrlo vjerojatnim i zbog kotacije cijena koje su kineski proizvođači izvoznici nudili gospodarskim subjektima u Zajednici, i zbog ponuda na vodećim izložbama bicikala u Zajednici. Te cijene, koje nisu bile uvjetovane ukidanjem ili zadržavanjem antidampinških mjera, bile su usporedive s cijenama koje kineski proizvođači izvoznici naplaćuju na svojim glavnim izvoznim tržištima.

(125) Sadašnja analiza pokazala je da će prosječne cijene kineskog uvoza vjerojatno blago porasti u odnosu na izvorni ispitni postupak jer je za bicikle nižeg cjenovnog razreda utvrđeno da imaju bolju opremu od onih iz izvornog ispitnog postupka. Bez obzira na to, za te je cijene ili kotacije cijena korištenjem metodologije usporedbe cijena opisane u uvodnim izjavama 87. i 88. utvrđeno da su znatno niže od cijena usporedivih modela koje je prodavala industrija Zajednice. Bez antidampinških pristojba, prodajne cijene kineskih bicikala bile bi između 40 % i 55 % niže od prosječnih cijena industrije Zajednice.

(126) Ovaj nalaz upućuje na to da bi se štetno određivanje cijena kineskih proizvođača izvoznika po isteku antidampinških mjera nastavilo na znatnoj razini. Može se očekivati da bi bez antidampinških pristojba proizvođači Zajednice imali gubitke u obujmu prodaje i tržišnom udjelu. Točnije, očekuje se da bi i prodaja i proizvodnja industrije Zajednice pale za oko jedan milijun komada, na oko pet milijuna i oko 5,4 milijuna bicikala. Proizvođači iz Zajednice bi se vrlo vjerojatno orijentirali na proizvodnju skupljih bicikala.

(127) Podrobnom analizom prodajne mreže utvrđeno je sljedeće:

— industrija Zajednice ima vrlo razvijen trgovački/maloprodajni kanal (60 % do 65 % ukupne prodaje) i njezini kupci uglavnom su oni srednje i visoke platežne moći.

— neki proizvođači iz Zajednice (uglavnom iz Francuske, Njemačke i Ujedinjene Kraljevine) uglavnom proizvode za kupce niske platežne moći i specijalizirali su se za prodaju supermarketima, veletrgovcima i izvornim proizvođačima opreme za bicikle (do 80 % njihove ukupne prodaje ili dva milijuna).

(128) S obzirom da bi kineski proizvođači izvoznici uglavnom konkurirali u veleprodajnim kanalima, pritisak na industriju Zajednice u tom sektoru bio bi veći nego u trgovačkim/maloprodajnim kanalima.

(129) Stoga bi stavljanje izvan snage antidampinških pristojbi na kineske bicikle vodilo k:

— daljnjem restrukturiranju industrije Zajednice i zatvaranju trgovačkih društava,

— smanjenju zaposlenja u industriji Zajednice,

— gubicima u obujmu prodaje, koji bi doveli do smanjenja obujma proizvodnje i tako do neizbježnog rasta fiksnih jediničnih troškova i razine točke pokrića,

— gubicima u ekonomiji razmjera, koji bi vodili k višim varijabilnim jediničnim troškovima.

4. **Zaključak o ponavljanju štetnog dampinga**

(130) Analiza vjerojatnosti ponavljanja štetnog dampinga pokazuje da bi se štetni damping ponovio u odsustvu antidampinških mjera za bicikle podrijetlom iz Kine.

(131) Kao što je vidljivo iz njihovog ponašanja u dotičnom razdoblju i učinkovitosti na izvoznim tržištima, kineski proizvođači izvoznici imaju velik kapacitet i ogroman potencijal za proizvodnju i gotovih bicikala i dijelova za bicikle. Ti proizvođači imaju tehnička i financijska sredstva za brz povratak na tržište Zajednice i zauzimanje značajnog udjela na tržištu, što se nedavno dogodilo u SAD-u. S obzirom na postojanje dampinga i slabo gospodarsko stanje tržišta Zajednice, zaključeno je da bi stavljanje antidampinških pristojba izvan snage neizbježno vodilo k novoj materijalnoj šteti za industriju Zajednice.

G. **INTERES ZAJEDNICE**

1. **Uvod**

(132) Potrebno je podsjetiti da se u izvornom ispitnom postupku uvođenje antidampinških mjera nije smatralo suprotno interesu Zajednice.

(133) U okviru ove revizije ispitano je postoje li snažni razlozi za zaključak da u ovom konkretnom slučaju zadržavanje antidampinških mjera na snazi ne bi bilo u interesu Zajednice, bez obzira na zaključke o dampingu, šteti i mogućem ponavljanju štetnog dampinga. U tu svrhu i u skladu s člankom 21. stavkom 1. Osnovne uredbe Komisija je razmotrila učinak postojećih mjera na sve stranke u postupku, kao i posljedice stavljanja izvan snage antidampinških mjera protiv Kine.

2. **Interes industrije Zajednice**

(134) Gospodarsko stanje industrije Zajednice jasno pokazuje da je u interesu te industrije potrebno održati učinkovitu konkurenciju i da na tržištu Zajednice moraju prevladavati cijene koje odražavaju takve tržišne uvjete.

(135) Neke su stranke tvrdile da antidampinške mjere ne bi trebale štititi industriju Zajednice od međunarodne konkurencije i da se industrija trebala potpuno oporaviti nakon što su antidampinške mjere bile na snazi pet godina.

(136) Ovdje je potrebno napomenuti da su se u razdoblju od 1988. do kraja 1996. proizvođači iz Zajednice, uglavnom mala i srednja poduzeća, suočili sa znatnom konkurencijom jeftinog, dampinškog kineskog izvoza. Između 1993. i 1996. šteta je bila posebno velika s obzirom da su kineski proizvođači izvoznici izbjegavali antidampinške mjere i da je postojao štetni damping iz drugih izvora.

(137) Industrija je zadnjih godina uložila znatan napor da bi poboljšala svoju učinkovitost i produktivnost, a u nastojanju da smanji troškove proizvodnje i poboljša kvalitetu i konkurentnost na tom cjenovno osjetljivom tržištu. Nekoliko proizvođača iz Zajednice zatvorilo je svoje pogone ili su smanjili njihov broj, što se može vidjeti po smanjenju proizvodnog kapaciteta. To je pogodovalo pojavi nekoliko skupina koje su kupile male, dobro poznate robne marke i proizvodne pogone ili su se spojile s drugim trgovačkim društvima kako bi restrukturirale i reorganizirale svoje poslovanje. To ukazuje na mogućnost industrije da se prilagodi, njenu konkurentnost, gospodarsku održivost i odlučnost da opstane.

(138) Zadržavanjem na snazi antidampinških mjera za sve utvrđene izvore dampinga, industrija Zajednice mogla bi imati koristi od postojećih tržišnih uvjeta i konačno se financijski oporaviti.

(139) Međutim, bez antidampinških mjera za kineski uvoz, neizvjesno financijsko stanje industrije Zajednice nastavilo bi se pogoršavati, što bi neizbježno dovelo do novog zatvaranja trgovačkih društava i tako ugrozilo tisuće drugih radnih mjesta u Zajednici. Negativne posljedice za industriju Zajednice pojačat će posljedice u industriji dijelova Zajednice, kao i u prethodnom i naknadnom dijelu proizvodnog postupka.

3. **Interesi drugih proizvođača u Zajednici**

(140) Tijekom dotičnog razdoblja, obujam prodaje i proizvodnje proizvođača iz Zajednice koji nisu podnositelji zahtjeva pao je za 10 % (prodaja je pala sa 4,6 na 4,1 milijun komada, proizvodnja sa 5,1 na 4,6 milijun jedinica). Dostupni podaci pokazuju da bi biciklima koje prodaju proizvođači koji nisu podnositelji zahtjeva uglavnom konkurirali bicikli podrijetlom iz Kine (isti niz proizvoda i slični kupci). Tako bi gubitak tržišnog udjela bio na štetu tih proizvođača. Prema tome, stavljanje izvan snage antidampinških pristojbi na bicikle podrijetlom iz Kine ne bi bilo u interesu tih proizvođača.

4. **Učinak na potrošače**

(141) Komisija od udruženja potrošača u Zajednici nije zaprimila primjedbe na ovu reviziju, što pokazuje da među potrošačima ne postoji stvarna zabrinutost zbog zadržavanja antidampinških mjera.

(142) Bez obzira na to, napravljena je analiza mogućih posljedica stavljanja izvan snage i zadržavanja tih mjera.

(143) Neke su stranke tvrdile da potrošači imaju na raspolaganju dovoljno širok izbor bicikala u svim segmentima zahvaljujući konkurenciji proizvođača koji nisu iz Zajednice, i da bi tu tržišno natjecanje trebalo povećati stavljanjem izvan snage antidampinških mjera.

(144) Ispitni postupak je pokazao da su preostali proizvođači u Zajednici na manji obujam prodaje, manji obujam proizvodnje i više jedinične troškove proizvodnje odgovorili povećanjem cijena proizvoda srednjeg i visokog cjenovnog razreda. Ovo bi se dogodilo i u slučaju stavljanja izvan snage antidampinških mjera. Potrebno je napomenuti da ti segmenti tržišta predstavljaju oko 60 % tržišta Zajednice što se tiče obujma.

(145) Potrošačima na raspolaganju stoji velik izbor proizvoda u svim segmentima, čak i bez bicikala podrijetlom iz Kine. Industrija Zajednice bitno doprinosi velikom nizu ponuđenih proizvoda, a ispitni postupak nije otkrio nikakve problemi u nabavi.

(146) Bez antidampinških mjera, cijene proizvoda srednjeg i visokog cjenovnog razreda bi porasle, a one niskog cjenovnog razreda bi pale. To ne bi bitno utjecalo na izbor potrošača. U tom smislu, zadržavanje antidampinških mjera protiv Kine nije suprotno interesima potrošača.

5. **Zaključak**

(147) Na temelju gore navedenih činjenica i razmatranja, i nakon što su ispitane sve tvrdnje zainteresiranih stranaka, zaključeno je da ne postoje snažni razlozi zašto postojeće mjere za uvoz podrijetlom iz Kine ne bi ostale na snazi. S obzirom da je postojeća antidampinška pristojba koja se odnosi na cijele bicikle proširena Uredbom (EZ) br. 71/97 na uvoz određenih dijelova bicikala podrijetlom iz Kine, na snazi ostaje pristojba proširena u skladu s tom Uredbom.

H. **KONAČNE MJERE**

(148) Iz ovog proizlazi, u skladu s člankom 11. stavkom 2. i člankom 11. stavkom 6. Osnovne uredbe, da antidampinška pristojba na uvoz bicikala podrijetlom iz Kine, uvedena u skladu s Uredbom (EEZ) br. 2474/93, a proširena Uredbom (EZ) br. 71/97 treba ostati na snazi,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

1. Ovim se uvodi konačna antidampinška carina na bicikle i druga slična vozila bez motora (uključujući dostavne tricikle) podrijetlom iz Narodne Republike Kine, a koja potpadaju pod oznake KN 8712 00 10, 8712 00 30 i 8712 00 80.

2. Stopa konačne carine na neto cijenu, franko granica Zajednice, neocarinjena, iznosi 30,6 %.

3. Ako nije drukčije određeno, primjenjuju se postojeće odredbe o carinskim pristojbama.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europskih zajednica.*

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 10. srpnja 2000.

Za Vijeće
Predsjednik
H. VÉDRINE