REGLAMENTO (CE) Nº 1833/98 DE LA COMISIÓN

de 25 de agosto de 1998

por el que se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de bicicletas originarias de Taiwán

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 384/96 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Comunidad Europea [1], cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 905/98 [2] y, en particular, su artículo 7,

Previa consulta en el seno del Comité consultivo,

Considerando lo siguiente:

A. PROCEDIMIENTO

(1) El 26 de noviembre de 1997, la Comisión publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* un anuncio [3] del inicio de un procedimiento antidumping relativo a las importaciones en la Comunidad de bicicletas originarias de Taiwán y abrió una investigación.

(2) El procedimiento se inició tras recibir en octubre de 1997 una denuncia de la Asociación de fabricantes europeos de bicicletas en nombre de productores que representan la mayor parte de la producción comunitaria de bicicletas. La denuncia incluía pruebas de dumping de este producto y del importante perjuicio que de ello se derivaba, que se consideraron suficientes para justificar el inicio del procedimiento.

(3) La Comisión comunicó oficialmente el inicio del procedimiento a los productores exportadores y los importadores conocidos, a sus asociaciones, a los representantes de Taiwán y a los productores comunitarios denunciantes.

(4) Se dio a las partes interesadas la oportunidad de dar a conocer sus puntos de vista por escrito y de solicitar ser oídas. Varios productores exportadores de Taiwán, así como productores comunitarios denunciantes, importadores, negociantes y organizaciones de consumidores dieron a conocer sus puntos de vista por escrito, y se concedió audiencia a todas las partes que lo solicitaron.

(5) Teniendo en cuenta la gran cantidad de productores comunitarios que apoyaban expresamente la denuncia, la Comisión decidió utilizar técnicas de muestreo y envió cuestionarios a una muestra representativa de los productores, de los que recibió información detallada, que figura en los considerandos (46) y (47).

(6) Debido a la gran cantidad de productores exportadores de Taiwán, también se utilizaron para ellos técnicas de muestro y la Comisión envió cuestionarios a una muestra representativa de éstos, habiendo recibido información detallada, que figura en los considerandos (21) a (25).

(7) La Comisión envió también cuestionarios a los importadores conocidos interesados.

(8) La Comisión buscó y verificó toda la información que consideró necesaria para la determinación preliminar de la existencia de dumping y de perjuicio, y llevó a cabo inspecciones *in situ* en locales de las siguientes empresas:

a) *Productores comunitarios*

— Cycleurope International S.A., Romilly-sur-Seine,
— Derby Cycle Werke GmbH, Cloppernberg,
— Kynast AG, Quakenbrück,
— Tunturypyora OY, Turku,
— Bianchi FIV SpA, Treviglio,
— Batavus BV, Heerenveen,
— Monarch Crescent AB, Varberg,
— BH SA./BIALSA SA, Vitoria,
— Raleigh Industries Ltd Nottingham.

b) *Productores exportadores en Taiwán*

— Fritz Jou Manufacturing Co., Ltd Taichung,
— Giant Manufacturing Co., Ltd Taichung,
— Merida Industry Co., Ltd Yuanlin,
— Ming Cycle Industrial Co., Ltd Taichung,
— Overlord Industries Corp., Tainan.

c) *Importadores vinculados en la Comunidad*

— Giant Europe BV, Lelystad,
— Giant Deutschland GmbH, Düsseldorf,
— Giant Holland BV, Lelystad,
— Merida-Fahrrad-Vertriebs GmbH, Engelskirchen.

[1] DO L 56 de 6. 3. 1996, p. 1.
[2] DO L 128 de 30. 4. 1998, p. 18.
[3] DO C 360 de 26. 11. 1997, p. 5.

(9) La investigación del dumping abarcó el período comprendido entre el 1 de noviembre de 1996 y el 31 de octubre de 1997 (en lo sucesivo denominado «el período de investigación»). El examen del perjuicio abarcó el período del 1 de enero de 1994 hasta el final del período de investigación.

B. PROCEDIMIENTOS PREVIOS

(10) En octubre de 1991, se abrió una investigación contra las importaciones de bicicletas originarias de Taiwán y de la República Popular de China cuyo resultado fue la imposición de un derecho antidumping definitivo del 30,6 % contra las importaciones de China [1]. Por lo que se refiere a las importaciones de Taiwán, el proceso se dio por concluido debido a que el margen de dumping era *de minimis* [2].

(11) En abril de 1996, la Comisión abrió una investigación sobre la elusión del derecho antidumping impuesto sobre las importaciones de bicicletas originarias de China, como resultado de la cual en enero de 1997 el Consejo amplió el derecho antidumping definitivo a las importaciones de algunas piezas para bicicletas originarias de China [3].

(12) En febrero de 1994, se abrió otra investigación contra las importaciones de bicicletas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia, como resultado de la cual se impusieron los siguientes tipos de derechos antidumping definitivos: 29,1 % para Indonesia, 39,4 % para Malasia y 39,2 % para Tailandia [4].

C. PRODUCTO CONSIDERADO Y PRODUCTO SIMILAR

1. Producto considerado

(13) El presente procedimiento, como todos los procedimientos previos citados, cubre todos los tipos de bicicletas y demás ciclos (incluidos los triciclos de reparto) sin motor, con o sin rodamientos de bolas (en lo sucesivo denominados «bicicletas»). La investigación demuestra que se vendieron cientos de modelos de bicicletas fabricadas en Taiwán en los mercados taiwanés y comunitario. A pesar de las variaciones como consecuencia de las combinaciones, cabe señalar que todos los modelos de bicicletas disponibles en ambos mercados tienen las mismas características físicas y técnicas, y los mismos usos.

(14) A efectos del análisis que se lleva a cabo en la presente investigación, las bicicletas anteriomente definidas se clasificaron en cuatro categorías básicas, principalmente de acuerdo con su uso:

A) bicicletas todo terreno, a veces denominadas «bicicletas de montaña»;

B) bicicletas de turismo, híbridas, de ciudad y de «trekking»;

C) bicicletas de niño y «action junior»;

D) las demás (incluidas las bicicletas de carreras y todos los demás ciclos).

(15) Cabe señalar que no existe una línea divisoria clara entre las diversas categorías mencionadas puesto que son intercambiables. En algunos casos, un tipo de bicicleta se puede clasificar en una o más categorías. En otros, la adición de una o más características hace que la clasificación pase de una categoría a otra. Además, los consumidores utilizan las bicicletas clasificadas en una categoría a otra. Además, los consumidores utilizan las bicicletas clasificadas en una categoría determinada para fines distintos. Por consiguiente, a efectos del presente procedimiento fueron consideradas como un solo producto.

2. Producto similar

(16) Debido a la gran cantidad de modelos, es muy raro encontrar modelos idénticos cuando se comparan las bicicletas fabricadas en Taiwán y exportadas a la Comunidad con las fabricadas y vendidas en Taiwán, y las fabricadas por la industria comunitaria y vendidas en el mercado comunitario. A pesar de que casi nunca son idénticas, poseen las mismas características técnicas y físicas básicas. De todos modos, la investigación demuestra que las diferencias del producto en cuestión no llevan a la conclusión de que el producto fabricado y vendido por la industria comunitaria en el mercado de la Comunidad o el producto fabricado por los productores exportadores y vendido en su mercado interior no se puede considerar un producto similar al producto en cuestión.

(17) Los comentarios de los productores exportadores taiwaneses respecto a la similitud de sus exportaciones a la Comunidad con las bicicletas fabricadas y vendidas por la industria comunitaria fueron contradictorios.

Algunos argumentaron que las bicicletas que exportaban a la Comunidad eran de calidad inferior a las producidas por la industria comunitaria.

A pesar de que la investigación confirma que algunas bicicletas importadas de Taiwán no son de calidad superior, también revela que algunos productores comunitarios fabrican y venden bicicletas de la misma categoría.

[1] DO L 228 de 9. 9. 1993, p. 1.
[2] DO L 227 de 8. 9. 1993, p. 21.
[3] DO L 16 de 18. 1. 1997, p. 55.
[4] DO L 91 de 12. 4. 1996, p. 1.

(18) Por el contrario, otros productores exportadores taiwaneses alegaron que sus bicicletas no eran intercambiables y, en consecuencia, no se podían comparar con las fabricadas en la Comunidad, porque en su fabricación se utilizaba tecnología avanzada. Como ejemplo, se alegó que los productores comunitarios apenas fabrican bicicletas con cuadro de aluminio, material considerando de alta tecnología. Por lo tanto, declararon que su producto no era similar al de la industria de la Comunidad.

La investigación mostró que los productores comunitarios fabrican bicicletas con cuadro de aluminio, aunque desde hace unos años estos cuadros se importan sobre todo de países asiáticos como China porque su precio de importación es más bajo que el coste respectivo de producción en la Comunidad. No obstante, la industria comunitaria produce bicicletas con cuadro de aluminio.

(19) Sobre la base de la información anterior, y al no existir pruebas que demuestren que las bicicletas taiwanesas no son intercambiables y comparables con las fabricadas en la Comunidad, la Comisión considera infundadas las alegaciones mencionadas. Por consiguiente, se concluye que las bicicletas fabricadas en Taiwán y vendidas en su mercado interior y las bicicletas fabricadas y vendidas por la industria de la Comunidad en el mercado comunitario son similares a las bicicletas exportadas de Taiwán a la Comunidad en el sentido del apartado 4 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 384/96 (en los sucesivo denominado el «Reglamento de base»).

D. MUESTRA DE PRODUCTORES EXPORTADORES DE TAIWÁN

1. Generalidades

(20) Teniendo en cuenta la gran cantidad de productores exportadores de Taiwán, la Comisión decidió aplicar técnicas de muestreo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de Reglamento de base.

A fin de que la Comisión pudiese seleccionar una muestra, se pidió a los productores exportadores que, de conformidad con lo dispuestos en el apartado 2 del artículo 17 del Reglamento de base, se diesen a conocer dentro de las tres semanas siguientes al inicio del procedimiento, para suministrar información básica sobre sus exportaciones y ventas nacionales, las fases de producción y los nombres y actividades de todas las empresas vínculadas en el sector de las bicicletas. En este contexto, la Comisión también se puso en contacto con las autoridades de Taiwán.

2. Selección previa de la muestra

(21) 37 empresas taiwanesas de dieron a conocer y enviaron la información solicitada dentro del plazo fijado. No obstante, sólo 31 de ellas eran productores exportadores, el resto eran comerciantes. Estas empresas cooperaron y se tuvieron en cuenta en la selección de la muestra, ya que habían vendido bicicletas fabricadas por ellas para su exportación a la Comunidad durante el período de investigación y expresaron su deseo de participar en la muestra; representan aproximadamente el 85 % de todas las importaciones de Taiwán en la Comunidad.

(22) Se informó a las empresas que cooperaron y que no fueron seleccionadas para la muestra que los derechos antidumping sobre sus exportaciones se calcularían de conformidad con lo establecido en el apartado 6 del artículo 9 del Reglamento de base.

(23) Se consideró que no cooperaron las empresas que no se dieron a conocer dentro del plazo fijado.

3. Selección de la muestra

(24) La elección de la muestra se hizo de acuerdo con los productores exportadores y sus asociaciones correspondientes y se mantuvo informadas a las autoridades taiwanesas. A las 5 empresas que cooperaron se les atribuyó su propio margen de dumping y un tipo de derecho individual.

(25) La Comisión seleccionó también a una empresa de reserva, que aunque debía responder al cuestinario, sólo se la investigaría en el caso de que las empresas de la muestra principal se negasen posteriormente a cooperar. Se informó a esta empresa de que los derechos antidumping sobre sus exportaciones se calcularían de conformidad con lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 9 del Reglamento de base, a menos que se la seleccionase para reemplazar a una empresa de la muestra original, en cuyo caso se le atribuiría su propio margen de dumping y un tipo de derecho individual.

4. Examen individual de las empresas no seleccionadas en la muestra

(26) La Comisión recibió solicitudes de examen individual de dos empresas no seleccionadas en la muestra. No obstante, las solicitudes no iban acom-

pañadas de la respuesta al cuestionario dentro del plazo fijado a este fin, como exige el apartado 3 del artículo 17 del Reglamento de base. Por lo tanto, las solicitudes se rechazaron y se informó a las empresas al respecto.

E. **DUMPING**

1. **Valor normal**

a) *Representación global*

(27) Con arreglo al apartado 2 del artículo 2 del Reglamento de base, en primer lugar la Comisión examinó si se consideraban representativas las ventas de bicicletas en el mercado interior efectuadas por cada productor exportador, es decir, si el volumen total de tales ventas era mayor o igual al 5 % de todas la ventas de exportación a la Comunidad.

Se llegó a la conclusión de que tres productores exportadores tenían ventas representativas en el mercado interior durante el período de investigación. Dos productores exportadores tenían ventas nacionales poco importantes que representaban menos del 5 % de las correspondientes ventas de exportación a la Comunidad. Para estos dos productores exportadores, se calculó el valor normal de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base.

b) *Comparación del tipo de producto*

(28) Tal como sucedió en los procedimiento antidumping previos relativos a las bicicletas, fue extremadamente difícil para la Comisión establecer la comparación de los modelos de bicicletas nacionales y de exportación a causa de la gran variedad de combinaciones de rasgos. Teniendo en cuenta estas circunstancias y con el fin de evitar numerosos ajustes, la mayoría de los cuales tendrían que haberse basado en estimaciones, se decidió establecer el valor normal para los tres productores exportadores con ventas nacionales representativas sobre la base de los valores calculados de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base. El valor calculado utilizado, basado en el coste de producción de los modelos exportados, tiene en cuenta todas las combinaciones de los rasgos mencionados.

c) *Valor normal basado en el valor calculado*

(29) El valor calculado se determinó añadiendo al coste de fabricación de los modelos exportados por cada productor exportador un margen razonable de gastos de venta, administrativos y otros gastos generales (en lo sucesivo denominados «GAyG») y un margen de beneficio razonable.

(30) Posteriormente la Comisión examinó si las ventas nacionales de cada uno de los tres productores exportadores con ventas representativas en el mercado interior podían considerarse realizadas en el curso de operaciones comerciales normales con arreglo al apartado 4 del artículo 2 del Reglamento de base.

Se llegó a la conclusión de que durante el período de investigación los tres productores exportadores en cuestión habían efectuado más del 20 % pero menos del 90 % de sus ventas en el mercado interior con déficit, es decir, a precios inferiores al precio de fabricación más los GAyG. Por consiguiente, se consideró que para calcular el valor normal sólo se debía utilizar el beneficio medio ponderado obtenido por cada uno de los tres productores exportadores en sus ventas nacionales rentables.

(31) Para los tres productores exportadores con ventas interiores representativas, los importes de los GAyG y el beneficio utilizados fueron los respectivamente efectuados y obtenidos por estas empresas. Para los dos productores exportadores sin ventas interiores representativas se utilizaron la media ponderada de los importes reales de los GAyG y los beneficios determinados para los tres productores exportadores con ventas interiores representativas, de conformidad con lo dispuesto en la letra a) del apartado 6 del artículo 2 del Reglamento de base.

2. **Precio de exportación**

(32) En general, las ventas de bicicletas efectuadas por los productores exportadores seleccionados en la muestra en el mercado de la Comunidad, se hicieron a clientes independientes. En consecuencia, los precios de exportación se establecieron sobre la base del precio realmente pagado o por pagar de conformidad con lo dispuesto en el apartado 8 del artículo 2 del Reglamento de base.

(33) Dos productores exportadores vendieron cantidades significativas de bicicletas en el mercado de la Comunidad a través de importadores vinculados en diferentes Estados miembros. Para estas transacciones, los precios de exportación se calcularon sobre la base del precio al que el producto importado se vendió por primera vez a un comprador independiente, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 9 del artículo 2 del Reglamento de base. Para calcular el precio de exportación, la Comisión tuvo en cuenta todas los costes, incluidos los derechos e impuestos, soportados entre el momento de la importación y el de la reventa al primer comprador independiente, más los beneficios normalmente devengados, con el fin de establecer un precio de exportación fiable en la frontera de la Comunidad. Los beneficios utilizados se establecieron sobre la base de la información obtenida de importadores no vinculados que cooperaron.

3. **Comparación**

(34) Con objeto de realizar una comparación ecuánime entre el valor normal y el precio de exportación, se hicieron ajustes cuando eran de aplicación y estaban justificados para tener en cuenta las diferencias que afectaban a la comparabilidad de los precios de conformidad con lo dispuesto en el apartado 10 del artículo 2 del Reglamento de base.

Se realizó un ajuste para las diferencias en los descuentos y reducciones, los costes relacionados con el transporte, la manipulación, la carga y los costes accesorios, el flete marítimo, el seguro marítimo, el coste de los créditos, los servicios postventa, las comisiones y, como se especifica detalladamente a continuación, para las diferencias de fase comercial.

(35) Cuatro productores exportadores solicitaron un ajuste del valor normal para las diferencias de fase comercial, incluidas las diferencias procedentes de las ventas del fabricante del equipo original (OEM).

La investigación mostró que los productores exportadores confundían las ventas de exportación a clientes OEM con las ventas de productos sin marca a distribuidores y que el ajuste solicitado se refería a las ventas de productos sin marca en relación con las de productos con marca en vez de a las ventas OEM en relación con las realizadas por otros medios.

(36) En primer lugar, la Comisión examinó si era posible conceder un ajuste con arreglo a las letras d) e i) del apartado 10 del artículo 2 del Reglamento de base. Sólo dos de los productores exportadores que habían solicitado tal ajuste tenían ventas interiores representativas.

Una empresa, que solicitó un ajuste en concepto de diferencias de fase comercial y tenía ventas interiores representativas, había efectuado ventas de productos con marca a distribuidores y a minoristas, y exportaciones de productos con marca y sin marca a distribuidores. No obstante, la empresa no demostró diferencias reales y claras en las funciones y precios del vendedor en las distintas fases comerciales del mercado inferior como exigen las letras d) e i) del apartado 10 del artículo 2 del Reglamento de base. Por consiguiente, el ajuste solicitado en concepto de diferencias de fase comercial no se consideró justificado puesto que se basaba en el argumento de que las ventas de exportación se habían efectuado a distribuidores y las ventas interiores a distribuidores y minoristas, sin que exstiesen diferencias reales y claras en las funciones y los precios.

(37) La otra empresa con ventas interiores representativas alegó que no existían fases comerciales relevantes en el mercado interior.

Esta empresa había vendido productos con marca en el mercado interior principalmente a minoristas y había efectuado exportaciones de productos con marca y sin marca a distribuidores. La empresa consideraba que se debía realizar un ajuste en concepto de diferencias de fase comercial, como las procedentes de los gastos realizados en el mercado interior para publicidad, promoción de las ventas, almacenamiento y el salario del personal de ventas/marketing. Cabe señalar que los ajustes solicitados sobre la base de los gastos mencionados no bastan para justificar diferencias en las funciones en relación con las fases comerciales concretas. Por consiguiente, no fue posible realizar ajustes sobre esta base.

(38) Sin embargo, la investigación mostró que un productor exportador, que no había solicitado un ajuste en concepto de diferencias de fase comercial, había vendido sólo productos sin marca a los distribuidores del mercado interior y a los distribuidores del mercado de exportación. Al existir la fase comercial en el mercado interior y en el mercado exterior para productos sin marca, la Comisión realizó un ajuste en concepto de diferencias de fase comerciales de conformidad con lo dispuesto en las letras d) e i) del artículo 2 del Regamento de base. El importe del ajuste se basó en la diferencia entre el beneficio bruto obtenido por la empresa con ventas interiores de productos sin marca a distribuidores y el beneficio bruto obtenido por las demás empresas con ventas interiores representativas de productos con marca. Para las empresas sin ventas interiores representativas, el importe del ajuste se basó en el ajuste medio concendido a las empresas cuyas ventas interiores eran representativas. Ello se debió a que en el cálculo del valor normal para la empresas cuyas ventas interiores no eran representativas se utilizaron los GAyG y los beneficios de las empresas con ventas interiores representativas.

4. **Márgenes de dumping**

a) *Metodología*

(39) El valor normal medio ponderado calculado por modelo, según lo determinado en los considerandos (29) a (31), se comparó sobre la base «ex fábrica» con el precio medio ponderado de exportación por modelo, según lo determinado en los considerandos (32) y (33).

b) *Márgenes de dumping para las empresas incluidas en la muestra*

(40) La comparación, de acuerdo con los considerandos (34) a (39), mostró la existencia de dumping respecto a todas las empresas que cooperaron

plenamente en la investigación. Los márgenes establecidos varían y, por consiguiente, la Comisión estableció un margen medio ponderado para cada uno de los productores exportadores. Los márgenes de dumping provisionales expresados como porcentaje de cif del precio de importación en la frontera comunitaria, sin despachar en aduana, son los siguientes:

— Fritz Jou Manufacturing Co., Ltd Taichung, 10,2 %
— Giant Manufacturing Co., Ltd Taichung, 2,4 %
— Merida Industry Co., Ltd Yuanlin, 2,5 %
— Ming Cycle Industrial Co., Ltd Taichung, 2,5 %
— Overlord Industries Corp., Tainan 18,2 %.

c) *Margen de dumping para las empresas que cooperaron no incluidas en la muestra*

(41) A las empresas que cooperaron no incluidas en la muestra [véanse los considerandos (22), (25) y (26)], se les atribuyó el margen medio de las empresas incluidas en la muestra, ponderado sobre la base del volumen de sus exportaciones a la Comunidad, que expresado como porcentaje de cif del precio de importación en la frontera comunitaria, sin despachar en aduana, es el 5,4 %.

d) *Margen de dumping para las empresas que no cooperaron*

(42) En el caso de las empresas que no cooperaron se determinó un margen de dumping sobre la base de los datos disponibles, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento de base. Puesto que hubo un alto nivel de cooperación [véase el considerando (21)], se considera adecuado que el margen de dumping de las empresas que no cooperaron sea el más elevado establecido para una empresa incluida en la muestra, ya que si el margen de los productores exportadores que no cooperaron fuese inferior al determinado para los productores que cooperaron se fomentarían la no cooperación y la elusión del derecho.

El margen de dumping expresado como porcentaje de cif del precio de importación, sin despachar en aduana, es el 18,2 %.

F. INDUSTRIA DE LA COMUNIDAD

1. Representación

(43) Antes de la apertura de la investigación y para confirmar el apoyo necesario a la denuncia, la Comisión solicitó a todos los productores conocidos de la Comunidad que presentasen información básica en cuanto al volumen respectivo de su producción y aclarasen su posición respecto de la denuncia presentada. Productores comunitarios que representaban a aproximadamente el 60 % de toda la producción de la Comunidad apoyaron expresamente la denuncia.

(44) En virtud del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento de base, la Comisión investigó si los productores que apoyaban la denuncia, que a su vez habían importado de Taiwán algunas de las bicicletas objeto de dumping, debían ser excluidos o no de la determinación de la producción comunitaria.

Se comprobó que estas importaciones eran relativamente poco importantes en relación con la producción comunitaria total de dichos productores y por consiguiente se consideró que sus intereses de base estaban en la Comunidad. Se estableció que las limitadas importaciones efectuadas por tales productores constituían una reacción de defensa contra las importaciones de Taiwán a bajo precio y no una consecuencia de su incapacidad de producir los tipos de bicicletas importados. Sobre esta base, se decidió que no se debía excluir a estos productores de la determinación de la producción comunitaria, y no se tuvieron en cuenta los datos relativos a estas importaciones al establecer los factores de perjuicio pertinentes para la situación de la industria de la Comunidad.

(45) De todo ello se desprende que de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 y el apartado 4 del artículo 5 del Reglamento de base, los productores comunitarios que apoyan la denuncia constituyen la industria comunitaria, ya que su producción conjunta constituye una proporción importante de la producción comunitaria total (en lo sucesivo denominada la «industria comunitaria»).

2. Muestreo y selección de la muestra

(46) A la luz de la gran cantidad de productores de la Comunidad que apoyaron expresamente la denuncia, la investigación de la situación de la industria comunitaria como tal se limitó, utilizando las técnicas de muestreo, a un número razonable de partes pertenecientes a esta industria. De conformidad con lo establecido en el artículo 17 del Reglamento de base, la Comisión seleccionó una muestra de productores comunitarios (en lo sucesivo denominada «la muestra») que incluía una variedad representativa de empresas de magnitud, integración de la producción y surtido de productos diferentes, así como un amplio volumen de producción. Para la selección se tuvo también en cuenta la importancia de las importaciones de bicicletas taiwanesas en los diferentes Estados miembros con objeto de cubrir una parte lo más amplia posible de todo el territorio de la Comunidad.

Por consiguiente, se considera que esta muestra, seleccionada entre un grupo perceptiblemente más amplio de empresas denunciantes, es representativo de la industria comunitaria.

(47) A continuación se enviaron los cuestionarios a 12 productores comunitarios, 10 de los cuales se consideraban en principio como parte de la muestra y 2 como reserva.

Debido a la mala situación por la que atravesaban las empresas de bicicletas de la Comunidad, uno de los productores seleccionados se vio obligado a cerrar y otro, al borde de la quiebra, tuvo que reorganizar completamente sus actividades en enero de 1997 y, en consecuencia, no pudo complimentar el cuestionario de la Comisión. Una empresa relativamente pequeña que también estaba llevando a cabo una reestructuración interna no tenía personal suficiente para cooperar con la Comisión.

Puesto que se consideró que las 9 empresas restantes, incluyendo las seleccionadas inicialmente como reserva, constituían también una muestra representativa de la industria comunitaria (aproximadamente el 40 % del volumen total de las operaciones de ocho Estados miembros), no se consideró necesario incluir en la muestra a otras empresas.

G. PERJUICIO

(48) La situación de perjuicio de la industria comunitaria se ha evaluado sobre la base de dos tipos de información.

El primer tipo se refiere a indicadores de perjuicio globales, como el consumo, las importaciones y las ventas, la cuota de mercado, la producción, la capacidad, la utilización de la capacidad y el empleo. Estos datos proceden de los Estados miembros, las asociaciones nacionales de bicicletas, los productores comunitarios denunciantes y las bases de datos comunitarias (COMEXT y EUROSTAT). Por lo que se refiere a los datos procedentes de las empresas denunciantes, se efectúo una verificación cruzada, en la medida de lo posible, de las asociaciones nacionales de bicicletas y los Estados miembros.

El segundo tipo se refiere a determinados indicadores de perjuicio relacionados con el rendimiento, es decir, la rentabilidad, los precios y su evolución, y la subcotización de precios procede de productores comunitarios individuales incluidos en la muestra.

1. Consumo en la Comunidad

(49) A efectos de la presente investigación, el consumo total en la Comunidad se estableció sobre la base de todas las ventas efectuadas por los productores comunitarios denunciantes y no denunciantes, y las empresas de montaje del mercado de la Comunidad, y todas las importaciones de bicicletas en la Comunidad.

Desde 1994 el período de investigación, el consumo en la Comunidad descendió en un 16 % en términos de volumen y un 11 % en términos de valor.

2. Importaciones de bicicletas objeto de dumping de Taiwán

a) *Volumen, valor y cuota de mercado relativa de las importaciones taiwanesas*

(50) Según las estadísticas disponibles, entre 1994 y el período de investigación, el volumen de las importaciones de bicicletas originarias de Taiwán aumentó un 25 % y su valor un 1 %. Ello indica una tendencia media negativa de los precios de importación. El aumento de volumen más importante ocurrió en 1996 (+286 000 unidades) y durante el período de investigación (+261 000 unidades). El aumento de las importaciones taiwanesas cubre plenamente la ligera mejora del consumo registrada entre 1996 y el período de investigación, así como la disminución de las importaciones de China (−63 000 unidades) tras la imposición de medidas antidumping a finales de 1993, y de las importaciones de Malasia, Indonesia y Tailandia (−496 000 unidades) tras la imposición de medidas a finales de 1995.

(51) El análisis de los datos recogidos de los exportadores taiwaneses incluidos en la muestra señala que el 60 % de las importaciones son bicicletas de montaña (categoría A), el 13 % bicicletas de ciudad, de «trekking» o híbridas (categoría B), el 23 % de bicicletas de niños (categoría C) y el 4 % todos los demás tipos (categoría D).

(52) Durante todo el período analizado, la cuota de mercado aumentó un 50 % en términos de volumen y un 14 % en términos de valor, es decir, pasó del 11,7 % al 17,5 % y del 10,8 % al 12,3 % respectivamente. La evolución de las importaciones taiwanesas indica que su cuota de mercado en términos de volumen está ligada a la disminución de sus precios medios, que se indican más adelante. En efecto, en 1995 los precios de exportación disminuyeron un 8 % y la cuota de mercado de las importaciones en términos de volumen aumentó un 6 %. En 1996 los precios disminuyeron un 9 % con relación a 1995 y la cuota de mercado aumentó un 30 %. Durante el período de investigación los precios de importación disminuyeron un 2 % más con relación a 1996 y la cuota de mercado de las importaciones aumentó un 14 %.

b) *Precios de importación medios de las bicicletas originarias de Taiwán*

(53) De acuerdo con la información de EUROSTAT disponible, la evolución de los precios de importación medios para todas las importaciones taiwaneses desde 1994 hasta el período de investigación indica una disminución significativa del 19 % al final del período. El análisis detallado de los precios de venta de las empresas taiwanesas incluidas en la muestra ha confirmado esta importante disminución.

Sobre la base de las respuestas al cuestionario de la Comisión recibidas de los productores exportadores taiwaneses incluidos en la muestra, desde 1995 hasta el período de investigación los precios medios de venta de las bicicletas vendidas a clientes independientes descendieron un 13 %, lo que confirma la tendencia negativa de los precios de importación durante todo el período que se examina.

c) *Subcotización de los precios*

(54) La investigación muestra que las ventas de bicicletas taiwanesas en el mercado comunitario se realizaron:

— bien directamente a clientes independientes (distribuidores, mayoristas, grandes almacenes, etc.), o

— indirectamente a través de empresas de venta vinculadas que posteriormente las vendieron al mismo tipo de clientes, incluidos los minoristas.

Se vendieron productos con marca y sin marca; en este último caso, las bicicletas hechas en Taiwán recibieron marcas europeas o americanas.

Según la investigación, los productores comunitarios incluidos en la muestra, es decir, los distribuidores, los mayoristas, los grandes almacenes y los minoristas, también efectuaron ventas de un tipo similar o ventas a un tipo de cliente similar.

(55) En cuanto al propio producto investigado, se solicitaron especificaciones detalladas en el cuestionario enviado tanto a los productores comunitarios como a los exportadores taiwaneses. La Comisión estaba en condiciones de identificar los modelos similares o comparables producidos y vendidos por los productores comunitarios y taiwaneses en el mercado de la Comunidad basándose en esta información y, por tanto, llevó a cabo la comparación de los precios modelo por modelo.

La información recopilada durante la investigación confirmó que cuando los rasgos principales de una bicicleta son similares y/o de una calidad comparable, las posibles variaciones de los rasgos secundarios no son suficientes para diferenciar sustancialmente entre una bicicleta y otra. Se considera que los rasgos principales son el cuadro y la horquilla, el sistema de marchas, incluido el cambio de marchas delantero y posterior, el piñón libre, el número de piñones y el sistema de frenos.

(56) Sobre esta base, fue posible comparar directamente con bicicletas producidas en la Comunidad alrededor de 100 modelos diferentes que representan aproximadamente 600 000 unidades vendidas en el mercado comunitario, más del 60 % de las ventas de los exportadores taiwaneses incluidos en la muestra. A fin de evaluar la posible subcotización de los precios, se compararon los de bicicletas comparables en condiciones de venta similares. Se tuvieron en cuenta las diferencias en las condiciones de venta o las fases comerciales que tenían un efecto directo sobre la comparación de los precios, y en caso necesario se ajustaron en consecuencia los precios de venta de los exportadores taiwaneses, sobre la base de las pruebas disponibles.

(57) La comparación de los precios mostró que para el período de investigación los márgenes de subcotización, expresados como porcentaje del correspondiente precio de venta de la industria comunitaria, estaban comprendidos entre el 11,6 % y el 28,7 %, dependiendo del exportador taiwanés incluido en la muestra, y se calcularon en un 15 % por término medio.

3. **Situación de la industria de la Comunidad**

a) *Producción*

(58) Desde 1994 al período de investigación, la producción de la industria de la Comunidad descendió un 20 %. Un rendimiento tan pobre indica que la industria se enfrentaba a problemas durante el período examinado. La investigación revela que la disminución de la producción fue el resultado de varias bancarrotas y cierres de empresas como consecuencia de la difícil situación por la que atravesaba el mercado comunitario. Para sobrevivir, varios productores pasaron del ciclo de producción completo al ensamble o las operaciones de ensamblaje, importando las piezas principales (cuadro, horquilla, manillar, etc.) de países como Taiwán, China o la India.

(59) El análisis de las cifras de producción mostró que en 1994 la producción de bicicletas de la categoría A, es decir, bicicletas de montaña, fue el principal segmento de producción y supuso el 45,8 % de toda la producción comunitaria. Durante el período de investigación se produjo un cambio: aumentó la producción de la categoría B (bicicletas de «trekking», de ciudad e híbridas). Desde 1994 hasta el período de investigación, la pérdida de producción se produjo principalmente en la categoría A, con una disminución de más de 1,5 millones de unidades; también disminuyó la producción de bicicletas de niño, aunque la cuota de todos los tipos no varió mucho.

b) *Capacidad y utilización de la capacidad de la industria de la Comunidad*

(60) Respecto de la producción, en Europa la actividad empresarial del sector puede considerarse una actividad de temporada; en la mayoría de los Estados miembros, cada año la temporada empieza en marzo y termina en septiembre. Este mes se presentan a los profesionales (vendedores, agentes, minoristas, etc.) las colecciones de bicicletas para la siguiente temporada, de manera que durante ciertos meses del año (enero a marzo) la producción es muy intensiva con una utilización de la capacidad de aproximadamente el 85 %, mientras que en otros meses (junio, julio y diciembre) la capacidad está por debajo del 40 %. Aunque se amplíen los turnos y sea posible contratar a personal temporal, los productores comunitarios exigen una capacidad alta que debe ser suficiente para resolver la demanda durante los meses punta siguientes. Esto explica, hasta cierto punto, por qué el índice medio de utilización de la capacidad es bastante bajo.

(61) Desde 1994 hasta el período de investigación, la capacidad de la industria de la Comunidad se redujo perceptiblemente, un 18 %, por las mismas razones que hicieron que descendiese la producción, así como por las reestructuraciones emprendidas por algunos productores comunitarios.

(62) En la actualidad, del 28 % de la cuota de todo el mercado comunitario corresponde a tres grupos importantes ([1]). Sin embargo, contrariamente a lo alegado por algunos exportadores e importadores taiwaneses, esto no constituye un riesgo de monopolio para este mercado, en el que existe una gran cantidad de productores independientes.

(63) A pesar de la reducción de la capacidad en un 18 %, en 1994 la utilización de la capacidad fue del 58 % y durante todo el período de investigación descendió un 3 %, lo que indica que la industria de la Comunidad tuvo un nivel de actividad reducido. Teniendo en cuenta la situación actual del comercio de bicicletas en Europa, se considera que sería necesario un índice de utilización de alrededor del 70 % para que tenga efectos positivos sobre los costes y la rentabilidad.

c) *Existencias*

(64) En 1994, el volumen de las existencias representó de 6 a 9 semanas de entrega, mientras que durante el período de investigación fue sólo de 4 a 7 semanas. Esta tendencia se explica por varios factores, como la reestructuración de las actividades de producción llevada a cabo por varios productores comunitarios y la necesidad de cambiar la estrategia de comercialización para atender a las necesidades del mercado limitando a la vez los riesgos para la producción. Por otro lado, el hecho de que en la Comunidad las actividades del sector sean de temporada implica que siempre tiene que haber un cierto nivel de existencias disponible para satisfacer las necesidades previstas o imprevistas del mercado. La investigación mostró que esta necesidad de existencias ha cambiado en los últimos años; el mercado está más condicionado por la moda y los clientes no piden grandes cantidades de bicicletas por adelantado, hecho que explica la disminución de las existencias.

d) *Ventas en el mercado comunitario*

(65) Desde 1994 al período de investigación, el volumen de ventas de la industria comunitaria en el mercado de la Comunidad a clientes independientes disminuyó un 22 % (alrededor de 1,4 millones de unidades); al igual que en la producción, el descenso ocurrió en las categorías A (bicicletas de montaña) y C (bicicletas de niños). Las ventas de bicicletas de montaña a clientes independientes descendieron de 3,5 millones de unidades en 1994 a 2,1 millones durante el período de investigación. En 1994 se vendieron 1,9 millones de bicicletas de niños, pero durante el período de investigación sólo 1,5 millones.

(66) El valor de la ventas disminuyó un 14 %, descenso menor que el del volumen, lo que indica que los precios de venta medios evolucionaron positivamente. No obstante, desde 1996 al período de investigación, tanto el volumen como el valor de las ventas disminuyeron un 2 %.

e) *Precios de venta medios y evolución de los precios*

(67) Entre 1994 y el período de investigación, hubo una evolución positiva de los precios de venta; este aumento también refleja un cambio en la mezcla de productos [véase el considerando (60)]. Para hacer frente a la importante competencia de las importaciones objeto de dumping originarias de Taiwán, en particular en los segmentos bajo y medio del mercado de bicicletas de montaña, la industria de la Comunidad se concentró en productos de gama más alta y en determinadas categorías de bicicletas.

(68) En efecto, el análisis de los precios llevado a cabo en determinados Estados miembros para cada categoría de bicicletas por separado, muestran que la tendencia de los precios de venta fue menos favorable en Estados miembros como el Reino Unido, Francia y Alemania, que absorbieron la mayor parte de las importaciones de Taiwán.

(69) Además, la evolución de los precios categoría por categoría para modelos homogénos muestra que los precios medios disminuyeron de un 5 a un 15 % en la categoría A, dependiendo del Estado miembro, mientras que los precios evolucionaron más favorablemente para las categorías en que las importaciones de Taiwán fueron más limitadas (categorías B y D).

([1]) Los grupos son Cycleurope, Derby y Atag.

f) *Rentabilidad*

(70) El rendimiento medio de las ventas del producto en cuestión efectuadas por los productores comunitarios incluidos en la muestra fue negativo desde 1995 hasta el período de investigación. De resultados positivos poco importantes en 1994, la rentabilidad pasó a ser negativa a pesar de los esfuerzos de los productores comunitarios de reestructurar y de reducir los costes. A este respecto, se redujo la capacidad de producción y hubo que reducir personal. La investigación muestra que a pesar de que las precios de venta medios aumentaron, el volumen de ventas descendió considerablemente (− 22 %) entre 1994 y el período de investigación.

g) *Cuota de mercado*

(71) La tendencia de la cuota de mercado muestra una pérdida continua por parte de la industria comunitaria, en particular en beneficio de las importaciones taiwanesas. Entre 1994 y el período de investigación, la industria de la Comunidad perdió el 7 % de su cuota de mercado en téminos volumen y el 4 % en terminos de valor. En cuanto al volumen, esto significa una pérdida de más de 450 000 unidades de venta. En 1995, la cuota de mercado aumentó en un 4 % pero a continuación disminuyó hasta el final del período de investigación. La tendencia fue similar por lo que respecta a la evolución de la cuota de mercado en términos de valor.

h) *Inversiones*

(72) Las inversiones directas se hicieron principalmente en maquinaria, con objeto de aumentar la eficicencia y la automatización del proceso de producción. De acuerdo con la investigación, las inversiones en el sector de las bicicletas fueron muy limitadas (alrededor del 2 % del volumen de ventas a clientes independientes de la Comunidad). El consumo ha ido descendiendo progresivamente y la capacidad actual de los productores comunitarios por sí sola es suficiente para cubrir el 80 % de todo el consumo comunitario durante el período de investigación. Dada la situación del mercado, es por consiguiente innecesario invertir para aumentar la capacidad de producción.

i) *Empleo*

(73) El número de empleados disminuyó un 15 %; durante el período examinado se despidió a 2 400 personas.

4. **Conclusión respecto al perjuicio**

(74) La imposición de derechos antidumping sobre las importaciones de bicicletas originarias de China, Malasia, Tailandia e Indonesia consiguió un descenso sustancial de estas importaciones objeto de dumping en la Comunidad y restableció unas condiciones comerciales justas en el mercado, lo que debería haber desembocado en una recuperación de la industria de la Comunidad en 1994 y 1996.

(75) A pesar de estos efectos positivos en el mercado comunitario desde 1994 hasta el período de investigación se registró un descenso en los principales indicadores de perjuicio con relación a la industria comunitaria, es decir, la producción, la capacidad y la utilización de capacidad, las ventas en términos de volumen y de valor, la cuota de mercado, la rentabilidad, el empleo y las inversiones.

La producción disminuyó un 20 % y la capacidad de utilización un 3 % a pesar de la reducida capacidad de producción (− 18 %). El volumen de ventas disminuyó un 22 % y el valor de las ventas un 14 %, perdiéndose el 4 % del valor y el 7 % del volumen de mercado en este período. La rentabilidad siguió siendo negativa a pesar de las reestructuraciones, el nivel de las inversiones descendió un 11 % y el empleo se redujo un 15 %.

(76) El análisis dentro del período examinado indica que a pesar de la evolución positiva del consumo entre 1996 y el período de investigación, y de los derechos antidumping impuestos a Malasia, Indonesia y Tailandia, la producción de la industria de la Comunidad descendió un 3 % y el volumen de las ventas un 2 %. La pérdida adicional de cuota de mercado en términos de volumen (− 3 %) y de valor (− 2 %) impidió que la situación de la industria mejorase; su rentabilidad siguó siendo negativa y a las pérdidas financieras anteriores se sumaron otras nuevas.

(77) Teniendo en cuenta la evolución negativa de los mencionados indicadores de perjuicio durante el período examinado, se considera que esta industria ha sufrido un perjuicio importante en el sentido del artículo 3 del Reglamento de base.

H. **CAUSALIDAD**

1. **Introducción**

(78) Para llegar a una conclusión en cuanto al nexo de causalidad, la Comisión analizó los efectos de otros factores conocidos y sus consecuencias sobre la situación de la industria de la Comunidad. Este examen garantiza que no se atribuya a las importaciones objeto de dumping el perjuicio debido a otros factores.

A continuación se examinan los otros factores conocidos, como la evolución del consumo, las demás importaciones de bicicletas en la Comunidad, la competencia en el mercado de otros productores comunitarios y el rendimiento de las exportaciones de la industria de la Comunidad.

2. **Importaciones objeto de dumping procedentes de Taiwán**

(79) La información disponible muestra que las importaciones de bicicletas taiwanesas en la Comunidad fueron muy numerosas durante todo el período; en 1994 se importaron más de 2 millones de unidades, es decir, más del 39 % de las importaciones totales. A final del período de investigación, tras un descenso considerable de las importaciones procedentes de otros países, el principal importador fue Taiwán, responsable del 55 % de todas las importaciones en la Comunidad. En términos reales, desde 1994 hasta el final del período de investigación, las importaciones de Taiwán aumentaron un 25 % en volumen y un 1 % en valor. El precio de venta medio de tales bicicletas en el mercado comunitario descendió alrededor del 19 %. Como consecuencia de todo ello, durante este período de tiempo la cuota de mercado de los exportadores taiwaneses aumentó un 50 % en términos de volumen y un 14 % en términos de valor.

(80) Como ya se ha indicado, al mismo tiempo se registró un empeoramiento de la situación de la Comunidad, donde descendieron la producción (− 20 %), el volumen de ventas (− 22 %) y el valor de las ventas (− 14 %), y como consecuencia la rentabilidad fue negativa a partir de 1995.

(81) Para mostrar mejor el nexo causal entre el volumen cada vez mayor de las importaciones taiwanesas objeto de dumping a bajo precio y el deterioro de la situación de la industria de la Comunidad, se ha llevado a cabo un análisis dentro de las diferentes categorías de bicicletas. Este análisis muestra que las pérdidas más importantes del volumen de producción de la industria de la Comunidad ocurrieron en el segmento de las bicicletes de montaña (categoría A), que constituye alrededor del 60 % de todas las bicicletas importadas de Taiwán. Desde 1994 hasta el período de investigación, se comprobó que la industria de la Comunidad tuvo que reducir la producción de estas bicicletas en un 38 %, lo que representa una pérdida de ventas de 1,4 millones de unidades, cubiertas en su mayor parte por las importaciones taiwanesas.

(82) Además, se estableció también que las bicicletas importadas de Taiwán y las producidas en la Comunidad son productos similares, que se distribuyen en el mercado comunitario a través de los mismos canales. Desde 1994 hasta el período de investigación, se comprobó que los precios de los exportadores taiwaneses en el mercado comunitario descendieron un 19 %. En tales circunstancias, la mera presencia de bicicletas a bajo precio objeto de dumping importadas de Taiwán debió tener un efecto significativo sobre dicho mercado.

(83) En análisis de la evolución de los precios de la industria de la Comunidad también muestra que el precio de venta medio de las bicicletas de montaña descendió un 12 % en los Estados miembros donde de concentraron las importaciones de bicicletas taiwanesas, es decir, el Reino Unido, Francia y Alemania. Por otro lado, la evolución de los precios en las categorías B y D, en que las importaciones procedentes de Taiwán se limitaron al 13 % y al 4 % respectivamente, fue menos negativo. A pesar de las conclusiones expuestas sobre la reducción de precios por la industria comunitaria, se comprobó que las importaciones de Taiwán seguían subcotizando perceptiblemente los precios de venta de dicha industria; como se indica en el considerando (57), el nivel de los márgenes de subcotización calculado está comprendido entre el 11,6 % y el 28,7 %.

3. **Efectos de otros factores**

a) *Evolución del consumo*

(84) Desde 1994 hasta el período de investigación, en el mercado comunitario el consumo disminuyó un 16 % en términos de volumen y un 11 % en términos de valor, lo que indica un descenso del comercio de bicicletas. El análisis de la evolución del volumen del consumo indica que el descenso más importante (− 17 %) ocurrió entre 1994 y 1996 y que la tendencia volvió a ser positiva entre 1996 y el período de investigación (+ 1 %).

(85) Durante este período, el volumen de ventas de la industria de la Comunidad descendió un 20 % y el valor de las ventas un 12 %, es decir, un descenso mayor que el del consumo, lo que se tradujo en una pérdida de cuota de mercado. En general, aunque los precios de venta evolucionaron positivamente, los precios de venta de las bicicletas de montaña, el principal tipo de bicicletas importadas de Taiwán, descendieron de manera significativa en los Estados miembros donde las importaciones taiwanesas fueron más importantes.

(86) Desde 1996 hasta el período de investigación, aumentó de nuevo el volumen de las importaciones procedentes de Taiwán en un 12 %, aunque el valor relativo sólo aumentó un 7 %. Los precios de venta volvieron a descender un 2 % y la cuota de mercado aumentó un 14 % en términos de volumen y un 9 % en términos de valor; por tanto, este rendimiento se logró cuando el volumen del consumo aumentó sólo ligeramente.

b) *Importaciones de bicicletas procedentes de otros países distintos a Taiwán*

(87) El total de las importaciones de bicicletas en la Comunidad procedentes de países distintos a Taiwán disminuyó un 32 % en términos de volumen y un 20 % en términos de valor. El número de bicicletas importadas en la Comunidad disminuyó en más de un millón de unidades. El hecho de que el descenso del volumen sea mayor que el del valor indica que durante le período examinado la tendencia de los precios de venta medios fue en gran parte positiva.

(88) El descenso más importante de estas importaciones tuvo lugar en los años 1995 y 1996 tras una evolución negativa del consumo. Sin embargo, la pérdida de cuota de mercado de estos países fue más elevada que el descenso del consumo. El volumen y el valor de las importaciones se recuperaron ligeramente entre 1996 y el período de investigación tras una tendencia del consumo positiva en este período de tiempo concreto.

(89) Durante el período examinado, hubo una disminución significativa de las importaciones de países sujetos a derechos antidumping (China, Indonesia, Malasia y Tailandia) y prácticamente desaparecieron las procedentes de China.

(90) Tras la importante disminución de las importaciones objeto de dumping de China, Malasia, Indonesia y Tailandia durante el período examinado, Polonia, la República Checa, la India y los EE UU se convirtieron en los principales exportadores de bicicletas a la Comunidad. Las importaciones procedentes de estos países cubren aproximadamente el 25 % de todas las demás importaciones en la Comunidad con exclusión de las procedentes de Taiwán. El hecho de que las importaciones de estos países aumentasen en 77 000 unidades durante todo el período examinado y que las procedentes de Taiwán aumentasen en más de 545 000 unidades indica que el efecto del volumen de estas importaciones fue muy limitado en comparación con el de las de Taiwán. Además, un análisis de la evolución de los precios de importación indicativos de estas importaciones revela que no aumentaron la presión ejercida sobre los precios de la Comunidad, puesto que la información disponible indica un aumento de los precios.

c) *Los demás productores de la Comunidad*

(91) En 1996, los demás productores de la Comunidad represetaban alrededor del 40 % de toda la producción comunitaria y a pesar de que no apoyaron expresamente la denuncia, ninguno se opuso a ella expresamente.

(92) Desde 1994 hasta el período de investigación, estos productores no denunciantes perdieron el 16 % de la producción, el 14 % del volumen de ventas y el 6 % del valor de las ventas. A pesar de que su cuota de mercado aumentó un 2 % en términos de volumen y un 5 % en términos de valor durante dicho plazo no experimentaron pérdidas del volumen de ventas neto (− 695 000 unidades) ni de la producción (− 837 000 unidades), lo que demuestra que también ellos estaban sufriendo un perjuicio y se enfrentaban a problemas similares a los de la industria comunitaria.

(93) Algunos exportadores e importadores de bicicletas taiwanesas objeto de dumping alegaron que el perjuicio en la Comunidad se debía en gran medida al comportamiento de productores italianos que no participaron, presentes en los principales Estados miembros. Según ellos los precios de estos productores eran muy bajos y objeto de subcotización en el mercado comunitario.

(94) Tampoco en esta ocasión se presentaron pruebas irrefutables a la Comisión de que ciertos productores de la Comunidad hubiesen tenido un comportamiento que habría causado perjuicio al resto de la industria. Por consiguiente, fue imposible evaluar los efectos de tal comportamiento sobre la industria de la Comunidad. Además, la información disponible indica que entre 1994 y 1996, la producción en Italia descendió más de 1,6 millones de unidades, lo que representa más del 60 % de las pérdidas de producción totales de todos los productores de la Comunidad durante todo el período examinado.

(95) En lugar de causar un perjuicio a la industria comunitaria, los productores italianos que no apoyaron la denuncia sufrieron un perjuicio durante el período examinado. Por consiguiente, se rechazan las alegaciones mencionadas.

d) *Actividades de exportación y demás actividades de la industria de la Comunidad.*

(96) Para la industria de la Comunidad, las exportaciones a terceros países siempre ha sido una actividad secundaria. Desde 1994 hasta el período de investigación, representaron alrededor del 2 % de todas las ventas con un ligero descenso hacia el final del período. Hasta cierto punto, la caída de las exportaciones comunitarias se explica por el bajón general de la actividad empresarial del sector, junto al hecho de que las principales empresas europeas exportadoras abastecen cada vez más los mercados de exportación con producción local. Sin embargo, el ligero descenso de las ventas de exportación no justifica o explica en absoluto el perjuicio importante sufrido por la industria de la Comunidad. En todo caso, la evolución negativa de los indicadores de perjuicio relativos a las ventas, los precios de

venta, la cuota de mercado y la rentabilidad no se pueden explicar por el cambio de la actividad de exportación, puesto que todos estos indicadores se establecieron para la actividad de la industria comunitaria sólo en la Comunidad.

(97) Los operadores del mercado comunitario alegaron que las demás actividades empresariales de algunos productores comunitarios denunciantes fueron extremadamente difíciles en los ultimos años, y que una empresa perdió el 50 % de su negocio de exportación, lo que derivó en grandes pérdidas y, por consiguiente, en perjuicio, que no es posible atribuir a las exportaciones taiwanesas.

(98) Por lo que se refiere a esta alegación, en primer lugar cabe recordar que el número de productores comunitarios cuya actividad sustancial no es producir y vender bicicletas es muy pequeño; dos de ellos están incluidos en la muestra de productores comunitarios. La situación descrita se refiere sólo a un productor comunitario.

(99) En una investigación antidumping, la Comisión examina exclusivamente los indicadores de perjuicio que hacen referencia a las actividades ligadas al producto en cuestión en la Comunidad. Como consecuencia, se excluyen sistemáticamente de las conclusiones de la investigación los posibles efectos de factores generados por otra actividad no relacionada o ligada al producto en cuestión. De ello se desprende que las deducciones que llevan a la conclusión de que la industria de la Comunidad estaba sufriendo un perjuicio importante se refieren sólo a las actividades de las bicicletas y que, por consiguiente, la alegación anterior es irrelevante.

4. **Conclusión sobre la causalidad**

(100) No se puede excluir que otros factores distintos a las importaciones objeto de dumping de Taiwán, en particular el descenso del consumo, contribuyesen a las dificultades de la industria de la Comunidad; sin embargo, es sustancial aumento del volumen de las importaciones de Taiwán, el aumento de la cuota de mercado, el considerable descenso de los precios y la subcotización de los precios a causa de estas importaciones, tuvieron consecuencias negativas importantes sobre la situación de la industria comunitaria cuando cabía esperar una evolución positiva tras la imposición de medidas antidumping sobre las importaciones de China y de Indonesia, Malasia y Tailandia. Por ello, se llegó a la conclusión de que estas importaciones causaron por sí solas un perjuicio importante a la industria de la Comunidad y que el perjuicio ocasionado por otros factores no rompía este nexo de causalidad.

I. INTERÉS DE LA COMUNIDAD

1. **Comentarios previos**

(101) El objeto de la imposición de medidas antidumping es rectificar una situación en que las importaciones objeto de dumping tienen efectos perjudiciales sobre una industria comunitaria, restableciendo una competencia efectiva en el mercado comunitario.

Una vez comprobada la existencia de dumping y de perjuicio, y la causa del perjuicio, la Comisión estudió si podían existir razones convincentes para concluir que en este caso particular la imposición de medidas no respondía a los intereses de la Comunidad. A tal fin, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 21 del Reglamento de base, se tuvieron en cuenta los efectos de las eventuales medidas sobre todas las partes implicadas en el procedimiento y también las consecuencias de la imposición o no de medidas sobre la base de las pruebas disponibles en la fase provisional.

(102) Cabe recordar también que, en circunstancias similares, en el procedimiento antidumping relativo a las importaciones de bicicletas de China, Malasia, Indonesia y Tailandia, se consideró que la imposición de medidas antidumping respondía a los intereses de la Comunidad.

2. **Interés de la industria de la Comunidad y las actividades vinculadas**

(103) En general, las industrias tienen interés en que se restablezca una competencia efectiva y se coticen en el mercado unos precios que reflejen prácticas comerciales justas. Desde 1988, los fabricantes de bicicletas de la Comunidad, compuestos en su mayoría de pequeñas y medianas empresas, se enfrentan a la competencia de importaciones objeto de dumping, lo que ha llevado a la industria a un grado de vulnerabilidad peligroso como consecuencia del cual se llevan a cabo todavía en la actualidad una racionalización y reestructuraciones que demuestran la adaptabilidad, competividad y viabilidad de la industria.

(104) Con medidas antidumping en vigor y una evolucion positiva prevista del consumo, también se conservará el empleo, que descendió en más de 2 400 puestos de trabajo durante todo el período examinado. Con la imposición de un tipo medio de derechos antidumping del 6,5 % sobre las bicicletas importadas de Taiwán, la industria de la Comunidad completaría su reestructuración y se recuperaría económicamente, beneficiándose así del restablecimiento de una competencia efectiva.

(105) Teniendo en cuenta el perjuicio importante sufrido en los últimos años, es muy probable que en ausencia de medidas que corrijan los efectos negativos de las importaciones objeto de dumping de Taiwán, se deteriore más la precaria situación económica de la industria comunitaria, que en último término puede causar la bancarrota de otras empresas o cierres, poniendo en peligro miles de empleos en la Comunidad. Las consecuencias negativas mencionadas podrían extenderse debido a sus repercusiones en la industria europea de recambios y demás actividades vinculadas a esta actividad empresarial.

3. **Interés de los importadores de la Comunidad**

(106) De acuerdo con la información de las administraciones de los Estados miembros, una gran cantidad de importadores importan bicicletas en la Comunidad, aunque no ha sido posible determinar a cuantos afecta directamente el presente procedimiento.

(107) La Comisión envió cuestionarios a los importadores conocidos de la Comunidad con el fin de evaluar los efectos de la imposición o no de medidas. Tras la publicación de las concluciones provisionales se podrá seleccionar una muestra de importadores y llevar a cabo una investigación *in situ* para verificar la información presentada.

(108) Algunos importadores no conocidos se dieron a conocer a la Comisión dentro del plazo fijado, solicitaron cuestionarios y presentaron respuestas; determinados importadores también enviaron comentarios escritos sobre el procedimiento. De los 64 importadores que respondieron al cuestionario de la Comisión o presentaron información sólo 6 respuestas se consideraron relevantes para la evaluación de los efectos de las medidas antidumping en sus actividades.

(109) Los comentarios se refieren a los efectos positivos de las innovaciones que los productores exportadores taiwaneses aportan al mercado comunitario y a los efectos negativos de las medidas antidumping en sus empresas en general, el empleo y la elección final de los consumidores.

(110) La imposición de medidas antidumping no pondrá a los importadores de bicicletas taiwanesas en posición de desventaja en relación con los demás importadores de bicicletas de la Comunidad, sino que simplemente eliminará los efectos distorsionadores derivados del dumping y restablecerá unas condiciones de competencia justas entre todos los operadores de la Comunidad.

(111) Sobre la base de la información relevante presentada por algunos importadores, se considera que la imposición de un tipo de derecho antidumping del 6,5 % sobre las bicicletas importadas de Taiwán provocaría una subida de alrededor del 3,3 % de todos los costes de venta de los importadores. Estos costes suplementarios, o una parte de estos costes, se cargarían a los ulteriores compradores, es decir, a los mayoristas o minoristas que obtienen un margen de beneficio relativamente alto sobre el precio de reventa de bicicletas taiwanesas en la Comunidad. Por todo ello, la Comisión considera que el nivel de las medidas propuestas no va a impedir a los importadores importar bicicletas taiwanesas, con lo cual estas bicicletas siempre se encontrarán en el mercado comunitario.

(112) Sobre la base de lo anteriormente expuesto, se considera que los efectos negativos para los importadores de la adopción de medidas antidumping contra las importaciones de Taiwán pesan menos que los efectos positivos de su adopción para los demás operadores de la Comunidad.

4. **Interés de los consumidores**

(113) La Comisión recibió comentarios de las asociaciones de consumidores de la Comunidad expresando temores sobre el posible aumento del precio de venta de las bicicletas taiwanesas a consecuencia de la imposición de medidas antidumping; asimismo, se alegaba que para los consumidores era necesario conservar una amplia opción de compra.

(114) Como se ha mencionado más arriba, el nivel de las medidas propuestas no cierra el mercado comunitario a las bicicletas taiwanesas y siempre se preservará la opción del consumidor. Además, por lo que se refiere al posible aumento del precio de venta, cabe señalar que los consumidores no importan directamente las bicicletas taiwanesas, que pasan por una o varias fases comerciales antes de que el público tenga opción a comprarlas. El precio de importación sobre el que se gravarán los derechos antidumping representa alrededor del 40 % del precio total de reventa de las bicicletas. Si se calcula un derecho antidumping de alrededor del 6,5 % sobre las importaciones de las citadas bicicletas, el efecto directo, en caso de que lo hubiese, de los derechos sobre el precio de reventa al consumidor se reduciría al 2,6 %.

(115) No obstante, hay que tener en cuenta que una vez restablecidas unas condiciones comerciales efectivas en el mercado comunitario, la competencia seguirá teniendo efectos beneficiosos para el consumidor en lo que respecta al nivel de precios. Es más, dada la gran cantidad de competidores en el

mercado, se considera que las subidas de precios, si las hubiese, no serían automáticas, sino que dependerán de la competencia y de la actitud de los compradores. Es probable que los importadores, los mayoristas, los detallistas y demás operadores vendedores de bicicletas taiwanesas decidan asimismo, en caso justificado, disminuir sus márgenes de beneficio relativos para evitar un aumento del precio de reventa a los consumidores.

5. **Consecuencias sobre la competencia en el mercado comunitario**

(116) Algunas partes alegaron que las medidas antidumping podrían favorecer la creación de una situación de monopolio en el mercado comunitario si crecen grandes grupos como Derby, Cycleurope y Atag mediante la compra de empresas pequeñas.

(117) En países exportadores a la Comunidad como los EE UU, Turquía, Polonia la República Checa, la India y Taiwán los productores exportadores son numerosos y también en la Comunidad los productores son numerosos, con lo cual el riesgo de crear una situación de monopolio en el mercado de las bicicletas es inexistente.

(118) Además, el nivel de las medidas propuestas no cierra el mercado comunitario desde el punto de vista económico a los productores exportadores taiwaneses, y por consiguiente garantiza la presencia de sus productos en el mercado. En consecuencia, las medidas garantizan el restablecimiento de unas condiciones de competencia efectiva para todos los operadores, lo cual estimulará la presencia de fuerzas competitivas.

6. **Conclusión sobre el interés de la comunidad**

(119) Tras haber examinado los diferentes intereses implicados en el presente procedimiento, no se encontraron razones apremiantes que impidan la imposición de medidas antidumping. Al contrario, es necesario imponer dichas medidas con el fin de evitar que se agrave el perjuicio sufrido por la industria de la Comunidad y de garantizar el empleo en el sector.

(120) La Comisión considera también que la imposición de medidas provisionales en el caso que nos ocupa restablecerá unas condiciones de competencia efectiva para todos los operadores de la Comunidad; no tendrá efectos indebidos sobre la opción de los consumidores, ya que los numerosos competidores existentes impedirán que los precios de reventa aumenten injustificadamente.

J. **DERECHO PROVISIONAL**

(121) Con el fin de evitar que continúe el perjuicio causado por las importaciones objeto de dumping, deberán adoptarse medidas antidumping provisionales antes de que termine la investigación; tales medidas tendrán forma de un derecho antidumping provisional. Habida cuenta de la gran variedad de bicicletas exportadas de Taiwán, se consideró que la forma más adecuada era la imposición de un derecho *ad valorem*.

Con objeto de establecer el nivel del derecho provisional, se tomaron en consideración el nivel del dumping calculado y el importe del derecho necesario para eliminar el perjuicio sufrido por la industria de la Comunidad.

(122) Se consideró que el importe del derecho necesario para eliminar los efectos del dumping permitiría a la industria comunitaria cubrir los costes de producción y obtener beneficios razonables de las ventas. A este respecto, se concluyó que un margen de beneficio del 8 % del rendimiento podía considerarse como una base apropiada, puesto que se han de hacer inversiones a largo plazo para perfeccionar el producto, etc. Se consideró también que la industria de la Comunidad podia razonablemente esperar esta tasa de rendimiento en ausencia de dumping perjudical.

(123) Teniendo en cuenta lo expuesto, los márgenes del perjuicio se determinaron modelo por modelo como la diferencia entre el coste de producción de la industria de la Comunidad, incrementado por el margen de beneficio mencionado, por un lado, y el precio de venta neto real de los modelos importados comparables, utilizado para el cálculo de la subcotización, por otro. Esta diferencia se expresó como porcentaje de cif del precio de importación en la frontera comunitaria, sin impuestos de aduana.

(124) Puesto que el margen de dumping calculado para todos los productores exportadores incluidos en la muestra era inferior al margen de perjuicio, el derecho provisional que ha de imponerse tendrá que corresponder al margen de dumping establecido, de conformidad con el apartado 2 del artículo 7.

(125) El derecho antidumping provisional para las empresas que cooperaron en la investigación pero no estaban incluidas en la muestra es el mismo que el margen de dumping medio para la muestra, ponderado sobre la base del volumen de exportación a la Comunidad, que fue inferior al importe del derecho necesario para eliminar el perjuicio en todos los casos. El derecho antidumping provisional para las empresas que no cooperaron se basa en el margen de dumping calculado para dichas empresas, como se especifica en el considerando (42), debido a que el importe del derecho necesario para eliminar el perjuicio sobrepasaba en todos los casos el margen de dumping establecido.

K. **DISPOSICIONES FINALES**

(126) En pro de una buena administración, se deberá fijar un plazo dentro del cual las partes interesadas podrán dar a conocer sus puntos de vista por escrito y solicitar ser oídas. Además, hay que señalar que todas las conclusiones del presente Reglamento son provisionales y pueden reconsiderarse de cara al derecho definitivo que pueda proponer la Comisión,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de bicicletas y demás ciclos (incluidos los triciclos de reparto) sin motor, con o sin rodamientos de bolas clasificados en los códigos NC 8712 00 10, 8712 00 30 y 8712 00 80, originarios de Taiwán.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los apartados 3 y 4, el tipo del derecho antidumping provisional aplicable al precio neto franco frontera de la Comunidad sin despachar de aduana, será del 18,2 % (código Taric adicional 8900).

3. Los productos fabricados y vendidos para su exportación por los productores exportadores que figuran en el anexo estarán sujetos a un tipo de derecho antidumping del 5,4 % (código Taric adicional 8548).

4. Los productos fabricados y vendidos para su exportación por las empresas que figuran a continuación estarán sujetos a los tipos de derechos antidumping siguientes:

Fabricante	Tipo de derecho	Código Taric adicional
Fritz Jou Manufacturing Co., Ltd	10,2 %	8698
Giant Manufacturing Co., Ltd	2,4 %	8699
Merida Industry Co., Ltd	2,5 %	8700
Ming Cycle Industrial Co., Ltd	2,5 %	8701
Overlord Industrias Corp.	18,2 %	8702

5. Salvo especificación en contrario, se aplicarán las dispocisiones en vigor en materia de derechos de aduana.

6. El despacho a libre práctica en la Comunidad de los productos a que se hace referencia en el apartado 1 estará sometido al depósito de una garantía equivalente al importe del derecho provisional.

Artículo 2

De conformidad con el apartado 1 del artículo 20 del Reglamento (CE) nº 384/96, las partes interesadas podrán dar a conocer sus puntos de vista por escrito y solicitar audiencia de la Comisión en el plazo de 15 días a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

De conformidad con el apartado 4 del artículo 21 del Reglamento (CE) nº 384/96, las partes interesadas podrán presentar comentarios sobre la aplicación del presente Reglamento dentro del plazo de un mes a partir de la fecha de su entrada en vigor.

Artículo 3

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

El artículo 1 del presente Reglamento se aplicará por un período de seis meses.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de agosto de 1998.

Por la Comisión
Leon BRITTAN
Vicepresidente

ANEXO

Acetrikes Industrial Co., Ltd, Changhua
Asahi Enterprises Corporation, Taipei
Century Manufacturing Co., Ltd, Taichung
Dahon Inc., Taipei
Dodsun Bicycle & Machinery Manufacturers, Tao Yuan
Fairly Bike Manufacturing Co., Ltd, Taipei
Formosan I Shin Enterprise Ltd, Tainan
Golden Cycle Corp., Taipei
Ideal Bike Corporation, Taichung
Kenstone Metal Co., Ltd, Taichung
Liyang Industrial Co., Ltd, Taipei
MT Racing Inc., Taichung
Pretty Wheel Industrial Co., Ltd, Taichung
Rockman Taiwan Bicycle Mfg. Inc., Taichung
San Ground Co., Ltd, Taichung
Sanfa Bicycle Industrial Co., Ltd, Taichung
Sheng Fa Industries Co., Ltd, Taipei
Southern Cross International Co., Ltd, Nantou
Speedstar Industries Co., Ltd, Kaohsiung
Taioku Manufacturing Co., Ltd, Nantou
Taiwan Hodaka Industrial Co., Ltd, Taipei
United Engineering Corp., Taoyuan
Wai I Industry Co., Ltd, Chia-Yi
Wheeler Industrial Co., Ltd, Taichung
Willing Industry Co., Ltd, Taichung
Yuh Jiun Industrial Co., Ltd, Tainan.