EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 7.9.2011
COM(2011) 544 definitief

2011/0234 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSVERORDENING VAN DE RAAD

tot instelling van een definitief antidumpingrecht op rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad

TOELICHTING

ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Motivering en doel van het voorstel

Dit voorstel betreft de toepassing van Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad van 30 november 2009 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap ("de basisverordening") in het kader van het nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de antidumpingmaatregelen betreffende de invoer van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China ("VRC").

Algemene context

Dit voorstel past in het kader van de tenuitvoerlegging van de basisverordening en is het resultaat van een onderzoek dat is uitgevoerd overeenkomstig de materiële en procedurele eisen in de basisverordening.

Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Bij Verordening (EG) nr. 2474/93[1] stelde de Raad een definitief antidumpingrecht van 30,6% in op de invoer van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China. Na een onderzoek naar de ontwijking van het recht op grond van artikel 13 van de basisverordening werd dit recht bij Verordening (EG) nr. 71/97 van de Raad[2] uitgebreid tot bepaalde rijwielonderdelen uit de Volksrepubliek China.

Na een onderzoek bij het vervallen van het oorspronkelijke recht dat op grond van artikel 11, lid 2, van de basisverordening werd geopend, besloot de Raad bij Verordening (EG) nr. 1524/2000[3] dat de bovengenoemde maatregelen moesten worden gehandhaafd.

Na een tussentijds onderzoek dat op grond van artikel 11, lid 3, van de basisverordening werd geopend, besloot de Raad bij Verordening (EG) nr. 1095/2005[4] het geldende antidumpingrecht te verhogen tot 48,5%.

Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Unie

Niet van toepassing.

RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Raadpleging van belanghebbende partijen

Partijen die belang hebben bij de procedure werden overeenkomstig de bepalingen van

---

1 PB L 228 van 9.9.1993, blz. 1.
2 PB L 16 van 18.1.1997, blz. 55.
3 PB L 175 van 14.7.2000, blz. 39.
4 PB L 183 van 14.7.2005, blz. 1.

de basisverordening in de loop van het onderzoek in de gelegenheid gesteld hun belangen te verdedigen.

Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Er hoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

Effectbeoordeling

Dit voorstel vloeit voort uit de tenuitvoerlegging van de basisverordening.

De basisverordening voorziet niet in een algemene effectbeoordeling, maar bevat wel een volledige lijst van factoren die moeten worden beoordeeld.

JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Samenvatting van de voorgestelde maatregel

Op 13 juli 2010 heeft de Commissie met een bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* de opening van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC aangekondigd.

Het nieuwe onderzoek werd geopend nadat de European Bicycles Manufacturers Association (EBMA) een onderbouwd verzoek had ingediend namens producenten die een groot deel, in dit geval meer dan 25%, van de totale productie van rijwielen in de Unie voor hun rekening nemen.

Bij dit onderzoek werd vastgesteld dat de dumping van het betrokken product voortging, waardoor intrekking van de antidumpingmaatregelen tot voortzetting van de schade voor de bedrijfstak van de Unie zou leiden. Voorts werd vastgesteld dat voortzetting van de maatregelen niet in strijd was met het belang van de Unie.

Daarom wordt voorgesteld dat de Raad zijn goedkeuring hecht aan bijgevoegd voorstel voor een verordening tot verlenging van de bestaande maatregelen. Deze verordening moet uiterlijk op 12 oktober 2011 in het Publicatieblad van de Europese Unie worden bekendgemaakt.

Rechtsgrondslag

Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad van 30 november 2009 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap.

Subsidiariteitsbeginsel

Het voorstel betreft een gebied dat onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie valt. Het subsidiariteitsbeginsel is derhalve niet van toepassing.

Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is om de volgende reden in overeenstemming met het

evenredigheidsbeginsel:

de vorm van de maatregel wordt voorgeschreven in de basisverordening en laat geen ruimte voor nationale besluitvorming.

Beschrijving van de wijze waarop de financiële en administratieve lasten voor de Unie, de nationale, regionale en plaatselijke overheden, de bedrijven en de burgers zo veel mogelijk worden beperkt en hoe zij in verhouding staan tot het doel van het voorstel: niet van toepassing.

Keuze van instrumenten

Voorgesteld instrument: verordening.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden ongeschikt zijn:

de basisverordening voorziet niet in andere mogelijkheden.

GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

2011/0234 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSVERORDENING VAN DE RAAD

tot instelling van een definitief antidumpingrecht op rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad van 30 november 2009 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap[5] ("de basisverordening"), en met name artikel 9, lid 4, en artikel 11, leden 2, 5 en 6,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie ("de Commissie"), ingediend na raadpleging van het Raadgevend Comité,

Overwegende hetgeen volgt:

A. PROCEDURE

1. HUIDIGE MAATREGELEN

(1) Bij Verordening (EEG) nr. 2474/93[6] heeft de Raad een definitief antidumpingrecht van 30,6% ingesteld op rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China (“de oorspronkelijke maatregelen”). Na een onderzoek naar de ontwijking van het recht overeenkomstig artikel 13 van de basisverordening werd dit recht bij Verordening (EG) nr. 71/97 van de Raad[7] uitgebreid tot bepaalde rijwielonderdelen van oorsprong uit de Volksrepubliek China ("VRC"). Bovendien werd besloten een "vrijstellingsregeling" in te voeren op basis van artikel 13, lid 2, van de basisverordening. De nadere gegevens van de regeling werden vastgelegd in Verordening (EG) nr. 88/97 van de Commissie[8]. Om van het uitgebreide recht te worden vrijgesteld, moeten de rijwielproducenten in de Unie aan de voorwaarden van artikel 13, lid 2, voldoen, namelijk minder dan 60% Chinese rijwielonderdelen gebruiken bij de assemblagewerkzaamheden of meer dan 25% van de waarde toevoegen aan alle delen die bij de werkzaamheden zijn gebruikt. Tot nu toe zijn meer dan 250 vrijstellingen verleend.

---

5 PB L 343 van 22.12.2009, blz. 51.
6 PB L 228 van 9.9.1993, blz. 1.
7 PB L 16 van 18.1.1997, blz. 55.
8 PB L 17 van 21.2.1997, blz. 17.

(2) Na een onderzoek bij het vervallen van het oorspronkelijke recht dat op grond van artikel 11, lid 2, van de basisverordening werd geopend, besloot de Raad bij Verordening (EG) nr. 1524/2000[9] dat de bovengenoemde maatregelen moesten worden gehandhaafd.

(3) Na een tussentijds onderzoek dat op grond van artikel 11, lid 3, van de basisverordening werd geopend ("het vorige onderzoek"), besloot de Raad bij Verordening (EG) nr. 1095/2005[10] het geldende antidumpingrecht te verhogen tot 48,5%.

2. HUIDIG ONDERZOEK

(4) Op 13 juli 2010 heeft de Commissie met een bericht ("het bericht van opening")[11] in het Publicatieblad van de Europese Unie de opening van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op de invoer van rijwielen van oorsprong uit de VRC aangekondigd.

(5) Het nieuwe onderzoek werd geopend naar aanleiding van een nieuw onderbouwd verzoek dat was ingediend door de European Bicycle Manufacturers Association (EBMA, "de indiener van het verzoek") namens producenten die samen een groot deel, in dit geval meer dan 25%, van de totale productie van fietsen in de Unie voor hun rekening nemen.

(6) De reden voor dit verzoek was dat het vervallen van de maatregelen waarschijnlijk zou leiden tot voortzetting van de dumping en herhaling van schade voor de bedrijfstak van de Unie.

3. BIJ HET ONDERZOEK BETROKKEN PARTIJEN

(7) De Commissie heeft de volgende partijen officieel op de hoogte gebracht van de opening van het onderzoek: de indiener van het verzoek, de in de klacht vermelde producenten in de Unie, andere bekende producenten in de Unie, de producenten/exporteurs, de haar bekende importeurs en hun organisaties alsmede de autoriteiten van de VRC.

(8) Belanghebbenden werden in de gelegenheid gesteld om binnen de in het bericht van inleiding vermelde termijnen hun standpunt schriftelijk kenbaar te maken en te verzoeken te worden gehoord.

(9) Een aantal producenten in de Unie die door de indiener van het verzoek werden vertegenwoordigd, andere medewerkende producenten in de Unie, producenten/exporteurs, importeurs en organisaties van verwerkende bedrijven maakten hun standpunten bekend.

(10) Alle belanghebbenden die daar met opgave van redenen om hadden gevraagd, werden gehoord.

4. STEEKPROEF

---

[9] PB L 175 van 14.7.2000, blz. 39.
[10] PB L 183 van 14.7.2005, blz. 1.
[11] PB C 188 van 13.7.2010, blz. 5.

(11) Wegens het grote aantal producenten/exporteurs, producenten en importeurs van de Unie die bij dit onderzoek zijn betrokken, is overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening in het bericht van inleiding vermeld dat werd overwogen een steekproef samen te stellen.

(12) Om de Commissie in staat te stellen te beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze samen te stellen, werd de producenten-exporteurs en hun vertegenwoordigers, alsmede de producenten en importeurs in de Unie verzocht zich kenbaar te maken en de in het bericht van inleiding vermelde informatie te verstrekken. De Commissie nam ook contact op met bekende organisaties van producenten/exporteurs en met de betrokken autoriteiten van de VRC. Deze partijen maakten geen bezwaar tegen het gebruik van een steekproef.

(13) In totaal hebben zeven producenten-exporteurs, ongeveer honderd producenten in de Unie en vier importeurs de gevraagde informatie binnen de vastgestelde termijn verstrekt.

(14) Aangezien slechts zeven Chinese producenten reageerden op het verzoek om informatie voor de steekproef in het bericht van inleiding, werd besloten om geen steekproef toe te passen. De desbetreffende zeven ondernemingen kregen een vragenlijst toegestuurd, en slechts drie daarvan beantwoordden deze. Van deze drie ondernemingen meldden slechts twee dat zij het betrokken product tijdens het tijdvak van het nieuwe onderzoek hadden uitgevoerd naar de Unie.

(15) De steekproef van producenten in de Unie werd overeenkomstig artikel 17, lid 1, van de basisverordening samengesteld na overleg met en met instemming van de organisatie van producenten op basis van het grootste representatieve verkoop- en productievolume in de Unie. Acht producenten in de Unie werden voor de steekproef geselecteerd. De Commissie heeft de acht geselecteerde ondernemingen een vragenlijst gezonden die door alle ondernemingen volledig werd beantwoord.

(16) Gezien het geringe aantal (vier) importeurs dat reageerde en bereid was medewerking te verlenen, werd geconcludeerd dat het niet nodig was voor de importeurs een steekproef te gebruiken. De Commissie heeft de in de steekproef opgenomen ondernemingen een vragenlijst toegezonden. Slechts één importeur heeft deze vragenlijst beantwoord, maar dit antwoord was onvolledig omdat de importeur bezig was met het afsluiten van zijn activiteiten.

(17) De Commissie verzamelde en controleerde alle informatie die zij nodig achtte om vast te stellen of voortzetting of herhaling van dumping en schade waarschijnlijk was en om het belang van de Unie te beoordelen. De door de volgende ondernemingen verstrekte informatie is ter plaatse gecontroleerd:

(a) Producenten in de Unie

– Accell Group N.V., Heerenveen, Nederland,

– Decathlon S.A., Villeneuve d'Ascq, Frankrijk,

– Cycleurope Industries S.A., Romilly sur Seine, Frankrijk,

– Denver S.R.L, Dronero, Italië,

– Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Duitsland,

– MIFA Mitteldeutsche Fahrradwerke AG, Sangerhausen, Duitsland,

– Sprick Rowery Sp.zo.o., Świebodzin, Polen en Sprick Cycle GmbH, Gütersloh, Duitsland,

– UAB Baltik Vairas en UAB Baltic Bicycle Trade, Šiauliai, Litouwen, en Pantherwerke AG en Onyx Cycle GmbH, Löhne, Duitsland.

(b) Producenten-exporteurs in de VRC

– Oyama Bicycles (Taicang) Co., China,

– Tianjin Golden Wheel Bicycle (Group) Co. Ltd., China.

(18) Het onderzoek naar dumping had betrekking op de periode van 1 april 2009 tot en met 31 maart 2010 ("het tijdvak van het nieuwe onderzoek" of "het TNO"). Het onderzoek naar de ontwikkelingen met het oog op de schadebeoordeling had betrekking op de periode van januari 2007 tot het eind van het onderzoektijdvak (hierna "de beoordelingsperiode" genoemd).

B. BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT

(19) Het betrokken product is hetzelfde als het product dat valt onder Verordening (EG) nr. 1524/2000, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1095/2005, namelijk rijwielen (inclusief bakfietsen, maar exclusief eenwielers) zonder motor, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 8712 00 10, 8712 00 30 en 8712 00 80.

(20) Zoals bij het voorgaande onderzoek werden de rijwielen in de volgende categorieën ingedeeld:

– A) al-terreinfietsen, inclusief mountainbikes 24″ of 26″,

– B) trekking-, stads-, hybride-, VTC- en toerfietsen 26″ of 28″,

– C) junioractie- (BMX-) en kinderfietsen 16″ of 20″,

– D) andere fietsen/rijwielen (exclusief eenwielers).

(21) Alle soorten rijwielen zoals hierboven gedefinieerd hebben dezelfde fysische en technische basiskenmerken. Bovendien worden al deze rijwielen op de markt van de Unie verkocht via vergelijkbare distributiekanalen zoals gespecialiseerde kleinhandelaren, sportketens en grootwinkelbedrijven. Omdat rijwielen in wezen dezelfde gebruiksdoeleinden hebben, zijn ze in hoge mate onderling inwisselbaar en concurreren de modellen van de verschillende categorieën met elkaar. Op deze basis werd geconcludeerd dat alle categorieën één enkel product vormen.

(22) Uit het onderzoek bleek ook dat de in de Unie vervaardigde en verkochte rijwielen, de in het analoge land vervaardigde en verkochte rijwielen en de uit de VRC in de Unie ingevoerde rijwielen dezelfde fysische en technische basiskenmerken en dezelfde gebruiksdoeleinden hebben.

(23) Na de mededeling van feiten en overwegingen voerde één partij aan dat de Chinese fietsen en de in de Unie geproduceerde fietsen weinig of niet met elkaar concurreerden. Er was echter geen informatie in het dossier die dit argument kon staven en er werd hiertoe ook geen bewijs ingediend. In dit verband moet er ook op worden gewezen dat de medewerking van de Chinese producenten-exporteurs, zoals wordt opgemerkt in overweging 26, zeer gering was en dat zij zeer weinig informatie over de door de Chinese producenten vervaardigde en naar de markt van de Unie verkochte producten verstrekten. Daarom, en ook bij gebrek aan meer betrouwbare informatie, werd dit argument van de hand gewezen.

(24) De door de bedrijfstak van de Unie geproduceerde en in de Unie verkochte fietsen, de op de markt van het referentieland geproduceerde en verkochte fietsen en de uit de VRC in de Unie ingevoerde fietsen worden daarom beschouwd als soortgelijke producten in de zin van artikel 1, lid 4, van de basisverordening.

C. WAARSCHIJNLIJKHEID VAN VOORTZETTING OF HERHALING VAN DE DUMPING

1. VOORAFGAANDE OPMERKINGEN

(25) Overeenkomstig artikel 11, lid 2, van de basisverordening werd onderzocht of het waarschijnlijk is dat het vervallen van de geldende maatregelen tot voortzetting of herhaling van dumping zal leiden.

(26) De mate van medewerking in deze procedure was sinds de inleiding ervan zeer gering. Zoals vermeld in overweging 14 dienden slechts drie Chinese producten ingevulde vragenlijsten in en waren aanvankelijk bereid om mee te werken. Van deze drie ondernemingen meldden slechts twee dat zij het betrokken product tijdens het TNO hadden uitgevoerd naar de Unie. Samen waren zij goed voor minder dan 10% van de totale uitvoer van het betrokken product naar de Unie.

(27) Er werden controles ter plaatse verricht bij de twee ondernemingen die uitvoeren naar de Unie. Voor een van hen was het echter niet mogelijk om de in het antwoordformulier verstrekte informatie te verifiëren, aangezien de onderneming geen documenten verschafte om de door haar ingediende gegevens te onderbouwen. De andere onderneming werkte voldoende mee, maar haar uitvoer naar de Unie tijdens het TNO maakte minder dan 5% van de totale uitvoer van het betrokken product van de VRC naar de Unie uit.

(28) Op basis van het bovenstaande werden de Chinese autoriteiten en de drie ondernemingen op de hoogte gesteld van de mogelijkheid dat artikel 18 van de basisverordening kan worden toegepast in verband met de geringe medewerking van de producenten/exporteurs en werden zij in de gelegenheid gesteld om hun opmerkingen te maken. De Commissie ontving op deze mededeling echter geen reactie. Daarom zijn de conclusies over de waarschijnlijkheid van voortzetting of herhaling van dumping overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening, gebaseerd op beschikbare feiten, met name handelsstatistieken en opmerkingen van belanghebbenden.

2. DUMPING VAN INVOER VANUIT DE VRC TIJDENS HET TNO

2.1. Referentieland

(29) In het bericht van opening werd voorgesteld Mexico te gebruiken als referentieland voor het vaststellen van de normale waarde voor de VRC. De belanghebbenden werd verzocht opmerkingen te maken over deze keuze.

(30) Een belanghebbende betwistte de keuze van Mexico als referentieland, met als argument dat de binnenlandse prijzen van rijwielen in Mexico niet betrouwbaar zijn en daarom ongeschikt voor dit onderzoek. Als alternatief werd India voorgesteld. Dit argument werd echter niet gestaafd en wordt bijgevolg afgewezen.

(31) Mexico werd bij de eerdere onderzoeken gebruikt als referentieland en er zijn geen nieuwe of gewijzigde omstandigheden aangetoond die een wijziging zouden rechtvaardigen. Het Mexicaanse marktprofiel voor het betrokken product, het aantal marktdeelnemers, de binnenlandse concurrentie en de kenmerken van het productieproces bevestigden dat Mexico nog altijd geschikt was als referentieland.

(32) Aan de drie Mexicaanse ondernemingen werd een vragenlijst toegezonden. Slechts een van de drie ondernemingen wenste mee te werken en stuurde een beantwoorde vragenlijst terug.

2.2. Normale waarde

(33) De binnenlandse verkoopprijzen van het referentieland werden gebruikt om een gemiddelde normale waarde vast te stellen, met gebruikmaking van de gemiddelde wisselkoers euro/peso tijdens het TNO om een gewogen gemiddelde prijs af fabriek in euro's te berekenen.

2.3. Uitvoerprijs

(34) Als gevolg van de toepassing van artikel 18 en van het ontbreken van andere betrouwbare informatie zijn de uitvoerprijzen voornamelijk vastgesteld op basis van de Eurostatgegevens en informatie die door de enige medewerkende Chinese exporteur is verschaft.

(35) Tijdens het vorige onderzoek werd geconcludeerd dat de prijzen van Eurostat in het kader van het onderzoek geen goede basis waren[12]. In verband met de geringe samenwerking van de Chinese exporteurs beschouwde de Commissie de invoerprijzen van Eurostat voor de VRC echter als een redelijke gegevensbron voor het onderhavige onderzoek. Toch is de Commissie zich bewust van de beperkingen van deze analyse en beseft zij dat deze alleen kan dienen als indicator van prijsontwikkelingen.

(36) De uit de Eurostatgegevens afgeleide uitvoerprijs is een cif-prijs, die moest worden aangepast voor de gemiddelde kosten van vervoer over zee per transactie om een prijs af fabriek te berekenen. De informatie in het antwoord van de enige medewerkende Chinese producent werd gebruikt om de gemiddelde kosten van vervoer over zee per eenheid vast te stellen op 8,30 EUR. De uitvoerprijs af fabriek naar de Unie van de enige medewerkende Chinese onderneming werd vastgesteld op soortgelijke basis. De daaruit resulterende prijs per eenheid werd vervolgens gebruikt om een gewogen gemiddelde Chinese prijs af fabriek te berekenen.

[12] PB L 183 van 14.7.2005, blz. 20.

2.4. Vergelijking

(37) Overeenkomstig artikel 2, lid 11, van de basisverordening werd de gewogen gemiddelde normale waarde uit Mexico vergeleken met de gewogen gemiddelde Chinese uitvoerprijs in het stadium af fabriek. Op deze manier werd een gewogen gemiddelde dumpingmarge vastgesteld.

2.5. Dumpingmarge

(38) De berekeningen van de dumping leverden een voor het gehele land geldende dumpingmarge van meer dan 20% op. Dit niveau moet echter als conservatief worden aangemerkt, aangezien in de Eurostatgegevens geen rekening wordt gehouden met de substantiële prijsverschillen tussen de verschillende typen van het betrokken product. In dit verband moet worden opgemerkt dat de dumpingmarges volgens de informatie in het verzoek meer dan 100% bereikten.

3. **ONTWIKKELING VAN DE INVOER ALS DE MAATREGELEN WORDEN INGETROKKEN**

3.1. Voorafgaande opmerking

(39) Bij de analyse van de waarschijnlijke ontwikkeling van de invoer uit de VRC werd zowel naar de verwachte prijsontwikkelingen als naar de verwachte hoeveelheid gekeken.

3.2. Reservecapaciteit van de Chinese producenten-exporteurs

(40) Volgens de informatie in het verzoek is de Chinese rijwielindustrie, wat de hoeveelheid betreft, de grootste ter wereld. De VRC heeft een productiecapaciteit van 100 tot 110 miljoen rijwielen en een productie van ongeveer 80 miljoen rijwielen per jaar. De Chinese rijwielindustrie is op de uitvoer gericht: van de jaarlijks 80 miljoen geproduceerde rijwielen zijn er 25 miljoen voor de binnenlandse markt en zijn de resterende 55 miljoen fietsen (69% van de totale productie) bestemd voor de uitvoer.

(41) De reservecapaciteit in de VRC bedraagt naar schatting 20 tot 30 miljoen rijwielen per jaar; dit is meer dan het dubbele van de huidige productie in de Unie zoals vermeld in overweging 66. Bovendien is bij het onderzoek gebleken dat de productiecapaciteit voor rijwielen in de VRC gemakkelijk kan worden opgevoerd, onder andere door extra werknemers in dienst te nemen, wanneer de vraag stijgt.

(42) Gezien het bovenstaande is het dan ook duidelijk dat bij het ontbreken van antidumpingmaatregelen een groot deel van de in de VRC beschikbare reservecapaciteit zou kunnen worden gebruikt om de uitvoer naar de Unie te verhogen.

(43) Na de mededeling van feiten en overwegingen betoogde één belanghebbende dat de Chinese productiecapaciteit die in de verordening werd genoemd, ongefundeerd was en louter op speculatie berustte. In dit verband wordt eraan herinnerd dat de samenwerking van de Chinese producenten-exporteurs zeer gering was en dat de bevindingen grotendeels op de beschikbare feiten moesten worden gebaseerd. In dit geval, en zoals reeds opgemerkt in overweging 40, heeft de Commissie bij gebrek aan meer betrouwbare informatie gebruik gemaakt van het voorlopige bewijsmateriaal dat in het verzoek werd verstrekt. Het onderzoek bracht geen informatie aan het licht waaruit zou blijken dat dit voorlopige bewijs onjuist was. De belanghebbende

verschafte ook geen informatie of bewijs waaruit wezenlijk verschillende niveaus van reservecapaciteit in de VRC zou blijken. Dit argument werd daarom afgewezen.

3.3. Aantrekkelijkheid van de markt van de Unie en prijzen bij uitvoer naar derde landen

(44) Volgens de gegevens van Eurostat en uit de aanvraag is de Unie een aantrekkelijke markt voor de Chinese producenten-exporteurs.

(45) Uit prijsinformatie van de enige medewerkende Chinese exporteur blijkt dat tijdens het TNO de gewogen gemiddelde uitvoerprijzen af fabriek van het product voor derde landen lager zijn dan de gemiddelde verkoopprijzen af fabriek in de Unie. Gezien de productiecapaciteit in de VRC en de vraag op de markt van de Unie zou het zeer waarschijnlijk zijn dat de Chinese fabrikanten hun uitvoer van rijwielen naar de Unie meteen zouden verhogen als de maatregelen worden ingetrokken. Bovendien kunnen de Chinese fabrikanten zich door de bestaande overcapaciteit op de Europese markt begeven tegen zeer lage prijzen.

3.4. Conclusie betreffende de waarschijnlijkheid van voortzetting van dumping

(46) Aangezien – zelfs bij de huidige maatregelen – een conservatieve vergelijking met gebruikmaking van Eurostatgegevens en informatie van de enige medewerkende Chinese exporteur, een dumpingmarge van meer dan 20% voor de Chinese uitvoer tijdens het TNO liet zien, is het zeer waarschijnlijk dat de dumping bij het uitblijven van maatregelen zal voortduren.

(47) Uit de bovenstaande analyse bleek dat Chinese producten nog steeds tegen dumpingprijzen in de Unie werden ingevoerd. Vooral gezien de in de VRC beschikbare reservecapaciteit, die zo nodig gemakkelijk kan worden vergroot, en de analyse van de prijsniveaus in de Unie en in andere derde landen, kan worden geconcludeerd dat de dumping waarschijnlijk zal worden voortgezet als de maatregelen worden ingetrokken.

D. SITUATIE OP DE MARKT VAN DE UNIE

1. PRODUCTIE IN DE UNIE EN BEDRIJFSTAK VAN DE UNIE

(48) Tijdens het onderhavige onderzoek is gebleken dat er rijwielen worden vervaardigd door een honderdtal producenten in de Unie die zich bij het onderzoek hebben gemeld, plus andere producenten, waarvan de meesten werden vertegenwoordigd door hun nationale organisatie. Deze ondernemingen vormen de bedrijfstak van de Unie in de zin van artikel 4, lid 1, van de basisverordening. Voorts bleek uit het onderzoek dat de bedrijfstak profiteert van de in overweging 1 omschreven vrijstellingsregeling.

(49) Alle beschikbare informatie werd gebruikt, waaronder informatie in het verzoek, gegevens die voor en na de opening van het onderzoek bij de producenten in de Unie en nationale verenigingen werden verkregen en algemene productiestatistieken, om de totale productie in de Unie vast te stellen.

2. VERBRUIK IN DE UNIE

(50) De verkoop van de producenten in de Unie werd berekend aan de hand van de gegevens die zij in antwoord op de vragenlijst hadden verstrekt en de gegevens in het

ingediende verzoek. De gegevens in het verzoek waren verzameld bij verschillende organisaties van rijwielproducenten in de Unie.

(51) Het zichtbare verbruik in de Unie werd vastgesteld door de verkopen van alle producenten in de Unie op de markt van de Unie te nemen, geraamd zoals in overweging 68 vermeld, en daaraan de invoer volgens Eurostat toe te voegen.

(52) Tussen 2007 en het TNO is het verbruik in de Unie verminderd met 11%, namelijk van 22 912 066 eenheden in 2007 tot 20 336 813 eenheden tijdens het TNO. Het verbruik is vooral gedaald tussen 2008 en 2009. Hierna volgen de gedetailleerde gegevens, uitgedrukt in eenheden:

Tabel 1

Verbruik

	2007	2008	2009	TNO
Volume (eenheden)				
+ Totale invoer	10 073 428	10 017 551	8 973 969	9 202 752
+ Productie in de Unie die op de markt van de Unie wordt verkocht	12 838 638	12 441 446	11 604 072	11 134 061
= Verbruik	22 912 066	22 458 997	20 578 041	20 336 813
Index (2007=100)	*100*	*98*	*90*	*89*

3. OMVANG EN MARKTAANDEEL VAN DE INVOER MET DUMPING UIT DE VOLKSREPUBLIEK CHINA

(53) Het invoervolume van het betrokken product werd vastgesteld aan de hand van de statistische gegevens van Eurostat. Het volume van de invoer met dumping van het betrokken product van oorsprong uit de VRC is tijdens de beoordelingsperiode met 38% gedaald tot 615 920 eenheden tijdens het TNO (zie tabel 2). De invoer van het betrokken product uit de VRC aan het begin van de beoordelingsperiode was 26% hoger dan de import tijdens het TNO van het voorgaande onderzoek (1 april 2003 tot en met 31 maart 2004: 733 901 eenheden[13]). De grootste daling van de invoer van het betrokken product had plaats tussen 2008 en 2009, hetgeen overeenkomt met de ontwikkeling in het totale verbruik in de Unie (zie tabel 1 en 2).

(54) Doordat de invoer uit de VRC meer daalde dan het verbruik tijdens de beoordelingsperiode, is het marktaandeel licht gedaald van 4,4% in 2007 tot 3,1% in het TNO.

(55) De ontwikkeling van de invoer en van het marktaandeel van rijwielen uit de VRC tijdens de beoordelingsperiode blijkt uit onderstaande tabel:

[13] PB L 183 van 14.7.2005, blz. 19.

Tabel 2

Invoer uit de VRC

	2007	2008	2009	TNO
Omvang van de invoer uit het betrokken land (eenheden)	986 514	941 522	598 565	615 920
Index (2007=100)	*100*	*95*	*61*	*62*
Marktaandeel van de invoer uit het betrokken land	4,4%	4,3%	3,0%	3,1%

4. PRIJZEN VAN DE BETROKKEN INVOER

4.1. Ontwikkeling van de prijzen

(56) Zoals reeds opgemerkt in overweging 35 beschouwde de Commissie de invoerprijzen van Eurostat voor de VRC als een redelijke gegevensbron voor het onderhavige onderzoek.

(57) Volgens Eurostat stegen de gewogen gemiddelde invoerprijzen van de rijwielen uit de VRC in de beoordelingsperiode met 125% tussen 2007 en het eind van het TNO. De invoerprijzen zijn in 2009 aanzienlijk gestegen en vervolgens vrijwel constant gebleven. Zie onderstaande tabel:

Tabel 3

Prijzen van de betrokken invoer

	2007	2008	2009	TNO
VRC				
Index (2007=100)	*100*	*128*	*224*	*225*

4.2. Prijsonderbieding

(58) Voor de vaststelling van de prijsonderbieding van rijwielen uit de VRC is de Commissie uitgegaan van gegevens die de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben verstrekt en de gemiddelde prijzen van Eurostat. De verkoopprijzen van de bedrijfstak van de Unie waren de prijzen aan onafhankelijke afnemers, zo nodig gecorrigeerd tot het niveau af fabriek. Uit de vergelijking bleek ook dat de invoer uit de VRC – na aftrek van het antidumpingrecht – de prijzen van de bedrijfstak van de Unie met 53% onderbood.

5. INVOER UIT ANDERE LANDEN

(59) Volgens Eurostat daalde de invoer uit andere landen van 9 087 000 eenheden in 2007 tot 8 587 000 eenheden in het onderzoektijdvak; dit was een algemene daling van 6%. Zij volgden de dalende tendens van het verbruik in de Unie (-11%), maar in een lager tempo. Het marktaandeel van de derde landen steeg in de beoordelingsperiode van 40% tot 42%. Zoals vermeld in de overwegingen 35 en 56 houdt Eurostat geen rekening met het feit dat uit ieder land een ander productassortiment werd ingevoerd en daarom werd van indexen gebruik gemaakt om de de prijsontwikkelingen weer te geven. Daar het niet bekend is welke productassortimenten uit andere derde landen werd ingevoerd, is het niet zinvol de prijzen bij invoer uit de hieronder vermelde landen te vergelijken met die van de bedrijfstak van de Unie. Niettemin werden aanvullende gegevens verzameld over de invoer uit de landen die de grootste exporteurs van rijwielen zijn. Zie onderstaande tabel:

Tabel 4

Invoer uit andere landen

	2007			2008			2009			TNO		
Alle soorten	Eenheden x 1000	Marktaandeel	Prijs EUR/ eenheid	Eenheden x 1000	Marktaandeel	Prijs EUR/ eenheid	Eenheden x 1000	Marktaandeel	Prijs EUR/ eenheid	Eenheden x 1000	Marktaandeel	Prijs EUR/ eenheid
Taiwan	3 186	14%		3 428	15%		2 949	14%		2 958	15%	
Index	*100*	*100*	*100*	*108*	*110*	*104*	*93*	*103*	*125*	*93*	*105*	*125*
Thailand	1 534	7%		1 522	7%		1 384	7%		1 397	7%	
Index	*100*	*100*	*100*	*99*	*101*	*107*	*90*	*100*	*127*	*91*	*103*	*127*
Filipijnen	690	3%		437	2%		449	2%		476	2%	
Index	*100*	*100*	*100*	*63*	*65*	*105*	*65*	*73*	*106*	*69*	*78*	*103*
Maleisië	475	2%		361	2%		193	1%		265	1%	
Index	*100*	*100*	*100*	*76*	*77*	*106*	*41*	*45*	*116*	*56*	*63*	*99*
Sri Lanka	574	3%		749	3%		1 017	5%		1 101	5%	
Index	*100*	*100*	*100*	*131*	*133*	*107*	*177*	*197*	*108*	*192*	*216*	*107*
Tunesië	550	2%		527	2%		530	3%		495	2%	
Index	*100*	*100*	*100*	*96*	*98*	*105*	*96*	*107*	*113*	*90*	*101*	*113*

Andere	2 078	*9%*		2 052	9%		1 854	9%		1 895	9%	
Index	*100*	*100*	*100*	*99*	*101*	*110*	*89*	*99*	*131*	*91*	*103*	*127*
TOTAAL	9 087	*40%*		9 076	40%		8 375	41%		8 587	42%	
Index	*100*	*100*	*100*	*100*	*102*	*109*	*92*	*103*	*125*	*94*	*106*	*122*

(1) Taiwan

(60) De invoer uit Taiwan is tijdens de beoordelingsperiode verminderd van 3 158 600 eenheden in 2007 tot 2 958 000 eenheden in het TNO en het marktaandeel is in dezelfde periode licht gestegen van 14% tot 15%. De rijwielen uit Taiwan zijn bestemd voor het hogere marktsegment. Tijdens het onderzoek is aan de hand van een modellenvergelijking aangetoond dat rijwielen uit Taiwan, net zoals in de voorafgaande onderzoeksperiode, tegen hogere prijzen worden verkocht dan soortgelijke modellen van de producenten in de Unie[14]. Bovendien liet de prijs van de ingevoerde rijwielen tijdens de beoordelingsperiode een stijgende tendens zien: aan het eind van het TNO bedroeg de stijging 25% ten opzichte van 2007.

(2) Thailand

(61) De invoer uit Thailand is tijdens de beoordelingsperiode gedaald van 1 534 000 eenheden in 2007 tot 1 397 000 eenheden in het TNO. De vermindering van de invoer stemde overeen met de ontwikkelingen van het verbruik, aangezien het marktaandeel onveranderd 7% bleef. De uit Thailand ingevoerde rijwielen in zijn echter rijwielen in het middensegment en tijdens het onderzoek is aan de hand van een modellenvergelijking gebleken dat rijwielen uit Thailand tegen hogere prijzen worden verkocht dan soortgelijke modellen van de bedrijfstak van de Unie. Bovendien liet de prijs van de ingevoerde rijwielen tijdens de beoordelingsperiode een stijgende tendens zien: aan het eind van het TNO bedroeg de stijging 27% ten opzichte van 2007.

(3) Sri Lanka

(62) De invoer uit Sri Lanka is tijdens de beoordelingsperiode bijna verdubbeld van 574 000 eenheden in 2007 tot 1 101 000 eenheden tijdens het TNO, en het marktaandeel bereikte 5% aan het eind van de beoordelingsperiode. Een belanghebbende heeft echter verklaard dat de Chinese exporteurs de antidumpingrechten ontwijken door middel van verzending via Sri Lanka. Op dit ogenblik heeft de Commissie nog niet voldoende informatie om conclusies te trekken over de situatie van deze invoer. Gezien het bovenstaande kan niet worden uitgesloten dat de invoer die is aangemeld als zijnde van oorsprong uit Sri Lanka, bijdraagt tot de schade die de bedrijfstak van de Unie lijdt.

(63) Na de mededeling van feiten en overwegingen betoogde een belanghebbende dat de conclusie over een mogelijke ontwijking via Sri Lanka slechts een gissing waren en dat de beweringen over ontwijkingspraktijken via Sri Lanka buiten beschouwing moesten blijven in de eindconclusies. In antwoord op dit argument moet erop worden gewezen dat de Commissie, zoals duidelijk is aangegeven in overweging 62, geen conclusie over deze kwestie getrokken.

6. ECONOMISCHE SITUATIE VAN DE BEDRIJFSTAK VAN DE UNIE

6.1. Voorafgaande opmerkingen

[14] PB L 183 van 14.7.2005, blz. 30.

(64) Overeenkomstig artikel 3, lid 5, van de basisverordening heeft de Commissie alle relevante economische factoren en indicatoren onderzocht die op de situatie van de bedrijfstak van de Unie van invloed waren.

(65) Zoals hiervoor is uiteengezet, moest gelet op het grote aantal klagende producenten in de Unie gebruik worden gemaakt van steekproeven. De indicatoren voor de schadeanalyse zijn als volgt vastgesteld:

- de macro-economische indicatoren (productiecapaciteit, omvang van de verkoop, marktaandeel, werkgelegenheid, productiviteit, groei, hoogte van de dumpingmarges en herstel van de gevolgen van eerdere dumping) werden aan de hand van de door de nationale organisaties van producenten in de Unie en individuele ondernemingen verstrekte gegevens beoordeeld voor de totale productie in de Unie. Deze factoren werden waar mogelijk getoetst aan algemene gegevens uit de officiële statistieken.

- de micro-economische indicatoren (voorraden, verkoopprijzen, kasstroom, winstgevendheid, rendement van investeringen, vermogen om kapitaal aan te trekken, investeringen en lonen) werden geanalyseerd voor individuele ondernemingen, namelijk voor de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

6.2. Macro-economische indicatoren

(a) Productie, productiecapaciteit en capaciteitsbenutting

(66) De productie van de bedrijfstak van de Unie nam tijdens de beoordelingsperiode elk jaar licht toe. Aan het eind van het TNO daalde de productie – overeenkomstig de ontwikkelingen in het verbruik – ten opzichte van 2007 met 11%. Zie tabel 5:

Tabel 5

Totale productie in de Unie

	2007	2008	2009	TNO
Volume (eenheden)				
Productie	13 813 966	13 541 244	12 778 305	12 267 037
Index (2007=100)	*100*	*98*	*93*	*89*

(67) De productiecapaciteit is marginaal gestegen (met 2%) in de periode van 2007 tot het eind van het TNO. Naarmate de productie afnam, daalde de resulterende bezettingsgraad tussen 2007 en het TNO in totaal met 13%. Tijdens het TNO bedroeg de bezettingsgraad nog 81%. Zie onderstaande tabel:

Tabel 6

Productiecapaciteit en bezettingsgraad

	2007	2008	2009	TNO
Volume (eenheden)				
Productiecapaci-teit	14 785 000	15 804 000	15 660 000	15 118 000
Index (2007=100)	*100*	*107*	*106*	*102*
Bezettingsgraad	93%	86%	82%	81%
Index (2007=100)	*100*	*92*	*87*	*87*

(b) Omvang van de verkoop

(68) De verkoop door de bedrijfstak van de Unie aan niet-verbonden afnemers op de markt van de Unie nam tussen 2007 en het eind van het TNO af met 13%. Deze ontwikkeling volgt de algemene tendens van dalend verbruik op de markt van de Unie. Zie onderstaande tabel:

Tabel 7

Verkoop aan niet-verbonden afnemers

	2007	2008	2009	TNO
Volume (eenheden)	12 838 638	12 441 446	11 604 072	11 134 061
Index (2007=100)	*100*	*97*	*90*	*87*

(c) Marktaandeel

(69) Het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie is tussen 2007 en het eind van het TNO licht gedaald. In totaal is het marktaandeel tijdens de beoordelingsperiode met 1,3 procentpunten gedaald. Zie onderstaande tabel:

Tabel 8

Marktaandeel van de Unie

	2007	2008	2009	TNO
Marktaandeel van de Unie	56,0%	55,4%	56,4%	54,7%
Index (2007=100)	*100*	*99*	*101*	*98*

(d) Werkgelegenheid en productiviteit

(70) De werkgelegenheid daalde tijdens de beoordelingsperiode met 9% van 14 925 werknemers in 2007 tot 13 646 in het TNO.

(71) De productiviteit is in 2008 licht toegenomen ten opzichte van 2007, maar vervolgens gedaald. Over de gehele beoordelingsperiode is de productiviteit licht gedaald met 3%. Zie onderstaande tabel:

Tabel 9

Totale werkgelegenheid en productiviteit in de Unie

	2007	2008	2009	TNO
Aantal werknemers	14 925	14 197	14 147	13 646
Index (2007=100)	*100*	*95*	*95*	*91*
Productiviteit (eenheden per jaar)	926	954	903	899
Index (2007=100)	*100*	*103*	*98*	*97*

(e) Groei

(72) Het marktaandeel van alle producenten in de EU daalde licht met 1,3 procentpunten, terwijl het verbruik met 11% daalde, hetgeen er duidelijk op wijst dat zij niet konden groeien.

(f) Hoogte van de dumpingmarge

(73) De dumping vanuit de VRC duurde voort tijdens het TNO. Zoals werd aangegeven in overweging 34, is de berekening van de dumping gebaseerd op gemiddelde prijzen van Eurostat, gezien de geringe samenwerking van de Chinese exporteurs. Zoals vastgesteld in overweging 35 bevatten de gemiddelde prijzen van Eurostat beperkte informatie over het productassortiment, die van aanzienlijk belang is voor de

berekening van de dumpingmarge. Gezien de reservecapaciteit van de VRC kunnen echter de gevolgen van de huidige dumpingmarges voor de bedrijfstak van de Unie niet als verwaarloosbaar worden aangemerkt.

(g) Herstel van de gevolgen van eerdere dumping

(74) Onderzocht werd of de bedrijfstak van de Unie zich hersteld had van de gevolgen van eerdere dumping. De conclusie luidde dat de bedrijfstak van de EU zich niet in de verwachte mate heeft hersteld van de gevolgen van de eerdere dumping, zoals met name blijkt uit de blijvend lage winstgevendheid en een daling van de bezettingsgraad.

6.3. Micro-economische indicatoren

(h) Voorraden

(75) Een producent kon door de huidige interne structuur geen samenhangende gegevens over de voorraden voor de beoordelingsperiode verstrekken. Bijgevolg kon geen rekening worden gehouden met de gegevens van deze onderneming bij de analyse van de voorraden in de beoordelingsperiode.

(76) De voorraden stegen in de beoordelingsperiode van 880 935 stuks in 2007 tot 1 091 516 stuks in het TNO, dus met 24 %. Zie onderstaande tabel:

Tabel 10

Voorraden

	2007	2008	2009	TNO
Volume (eenheden)				
Eindvoorraden	880 935	1 132 612	818 276	1 091 516
Index (2007=100)	*100*	*129*	*93*	*124*

(i) Verkoopprijzen en kosten

(77) De gemiddelde verkoopprijs af fabriek van de bedrijfstak van de Unie aan niet-verbonden afnemers op de markt van de Unie vertoonde tijdens de beoordelingsperiode een licht dalende tendens. In totaal verhoogde de bedrijfstak van de Unie zijn prijzen tussen 2007 en het einde van het TNO met 9%, hetgeen overeenkwam met de stijging van de productiekosten zoals uiteengezet in overweging 79.

Tabel 11

Eenheidsprijs markt van de Unie

	2007	2008	2009	TNO

Eenheidsprijs op de EU-markt (EUR/eenheid)	163	170	176	178
Index (2007=100)	*100*	*104*	*108*	*109*

(78) De productiekosten werden berekend door het gewogen gemiddelde te nemen van alle soorten die door de in de steekproef opgenomen producenten waren vervaardigd.

(79) Over de gehele periode daalden de productiekosten met 9%. Deze toename is vooral te danken aan een wijziging in het productassortiment. Zie onderstaande tabel:

Tabel 12

Productiekosten per eenheid

	2007	2008	2009	TNO
Productiekosten (EUR per eenheid)	165	169	180	180
Index (2007=100)	*100*	*102*	*109*	*109*

(80) Na de mededeling van feiten en overwegingen betoogde een partij dat de toename van de productiekosten plaatsvond tegen de achtergrond van sterk dalende prijzen van sommige grondstoffen zoals staal en aluminium, waaruit volgens hem bleek dat de bedrijfstak de schade aan zichzelf te wijten had. Deze bewering werd echter niet met voldoende bewijsmateriaal gestaafd. Deze partij verschafte namelijk alleen informatie waaruit in zeer algemene termen de prijsontwikkeling van aluminium en staal tijdens de beoordelingsperiode was af te leiden, maar toonde niet aan in welke mate deze ontwikkelingen hun uitwerking konden hebben op de algemene productiekosten van rijwielen. Bovendien werd dit argument pas naar voren gebracht na de mededeling, d.w.z. in een gevorderd stadium van de procedure, en kon daarom niet meer worden geverifieerd. Dit argument werd derhalve afgewezen.

(j) Winstgevendheid

(81) De winstgevendheid van de in de steekproef opgenomen producenten op het betrokken product was in het eerste jaar van de beoordelingsperiode negatief (-1,7%). In 2008 werden de producenten in de Unie winstgevend. In 2009 en tijdens het TNO leed de bedrijfstak echter weer verlies.

(82) Uit bovenstaande ontwikkeling blijkt dat de bedrijfstak zich in een kwetsbare positie bevindt in vergelijking met het voorgaande onderzoek, toen de winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie tijdens het TNO 3,6% bedroeg.

Tabel 13

Winstgevendheid

	2007	2008	2009	TNO
Winstgevendheid verkoop Unie	-1,7%	0,6%	-2,2%	-1,1%
Index (2007=100)	*-100*	*33*	*- 129*	*- 68*

(83) Na de mededeling van feiten en overwegingen werd aangevoerd, zij het echter zonder verstrekking van bewijsstukken, dat de bedrijfstak van de Unie er niet in was geslaagd zijn efficiëntie en prestaties te verbeteren. Integendeel: uit het onderzoek is gebleken dat de bedrijfstak van de Unie aantoonbare inspanningen heeft verricht om zich aan te passen aan de prijsdruk als gevolg van de invoer met dumping, door de productiefaciliteiten te verplaatsen binnen de Unie en op die manier de kostenefficiëntie te verbeteren, zoals blijkt in overweging 85. Deze argumenten werden derhalve afgewezen.

(k) Rendement van investeringen

(84) De investeringen ten behoeve van het betrokken product daalden in de beoordelingsperiode aanzienlijk, namelijk van EUR 21 491 000 in 2007 tot EUR 11 738 000 in het TNO. De belangrijkste oorzaak hiervan was de economische crisis die in 2008 begon en die tijdens het TNO een dieptepunt bereikte, waarbij het steeds moeilijker werd nieuw kapitaal aan te boren en de verwachtingen ten aanzien van de verkoop pessimistisch waren.

(85) Opgemerkt moet worden dat een aanzienlijk deel van de investeringen is verricht om de doelmatigheid van het productieproces te verbeteren en de laatste technologische ontwikkelingen bij te houden. Bij dit proces is een deel van de productiecapaciteit verplaatst van West- naar Oost-Europese landen, waardoor de productie over vrijwel alle lidstaten wordt verspreid. Hieruit blijkt de vitaliteit van de bedrijfstak van de Unie en het streven om concurrerend te blijven.

Tabel 14

Investeringen en rendement van investeringen

	2007	2008	2009	TNO
Investeringen (× 1000 EUR)	21 491	21 743	10 701	11 738
Index (2007=100)	*100*	*101*	*50*	*55*
Rendement van investeringen	-16%	5%	-20%	-10%

(86) Een producent kon door zijn interne structuur voor de beoordelingsperiode geen samenhangende gegevens over de nettoproductie van vaste activa voor de berekening van het rendement van investeringen verschaffen. Bijgevolg kon geen rekening worden gehouden met de gegevens van deze onderneming bij de analyse van het rendement van investeringen in de beoordelingsperiode.

(87) Het rendement van investeringen liep gelijk met de ontwikkeling van de winstgevendheid. In 2007 registreerden de producenten in de Unie een negatief rendement van 16%, dat licht verbeterde naar een negatief rendement van 10% tijdens het TNO.

(l) Kasstroom en vermogen om kapitaal aan te trekken

(88) Een producent was niet in staat om voor de beoordelingsperiode samenhangende gegevens over de kasstroom te verschaffen, omdat het door zijn structuur onmogelijk was het aandeel voor de rijwielproductie in de totale kasstroom vast te stellen. Bijgevolg kon geen rekening worden gehouden met de gegevens van deze onderneming bij de analyse van de kastroom in de beoordelingsperiode.

(89) De kasstroom, d.w.z. het vermogen van de bedrijfstak om zijn activiteiten zelf te financieren, heeft zich tijdens het onderzoektijdvak positief ontwikkeld. Tussen 2007 en het eind van het TNO heeft zich echter een daling met ongeveer 33% voorgedaan. Zie onderstaande tabel:

Tabel 15

Kasstroom

	2007	2008	2009	TNO
Kasstroom (x 1000 EUR)	19 981	20 767	19 261	13 350
Index (2007=100)	*100*	*104*	*96*	*67*

(90) De investeringen van de in de steekproef opgenomen producenten worden uit interne middelen gefinancierd indien zij deel uitmaken van een groep van ondernemingen of door middel van bankkredieten. In andere gevallen wordt de kasstroom gebruikt als financieringsbron. Geen van de producenten ondervond ernstige moeilijkheden bij het aantrekken van kapitaal.

(m) Lonen

(91) Gedurende de beoordelingsperiode stegen de loonkosten per werknemer met 11%. Dit weerspiegelt een overschakeling naar de productie van enigszins meer geavanceerde producten.

Tabel 16

Lonen

	2007	2008	2009	TNO
Loonkosten per werknemer (in euro)	20 239	20 880	22 499	22 541
Index (2007=100)	*100*	*103*	*111*	*111*

(92) Na de mededeling van feiten en overwegingen werd betoogd dat de loonkosten per werknemer toenamen terwijl de vraag daalde, hetgeen er op zou wijzen dat de bedrijfstak de schade aan zichzelf te wijten had. Uit de bovenstaande tabel blijkt inderdaad dat de loonkosten per werknemer in de beoordelingsperiode met 11 % waren gestegen. Zoals echter in overweging 70 wordt uiteengezet, nam het aantal werknemers af met 9%. Daarom stegen de totale loonkosten met slechts 2%. Daarom bleek het totale effect op de winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie zeer gering te zijn.

7. CONCLUSIE INZAKE SCHADE

(93) De bestaande antidumpingmaatregelen hadden een duidelijk effect op de situatie van de bedrijfstak van de Unie. De bedrijfstak heeft immers in zekere mate kunnen profiteren van het bestaan van de maatregelen om het marktaandeel stabiel te houden. Toch is de productie in de Unie gedaald en is de winstmarge onvoldoende gebleven. De kans op meer groei en winst is ondermijnd door de prijsdruk en het volume van de invoer met dumping.

(94) Het volume van de invoer uit de VRC is tussen 2007 en het einde van het TNO gedaald (zie overweging 53). De grootste daling van het volume van de invoer vond echter plaats tussen 2008 en 2009, toen de invoerprijzen van de VRC aanzienlijk stegen. Zoals echter uit het onderzoek is gebleken en zoals in overweging 58 is toegelicht, was deze prijsstijging voor de bedrijfstak niet voldoende om zijn positie te verbeteren. De invoer uit de VRC onderbood de prijzen van de bedrijfstak van de Unie met 53%.

(95) De bedrijfstak bevindt zich duidelijk in een kwetsbare positie aangezien hij verlies lijdt. Vrijwel alle schade-indicatoren die betrekking hebben op de financiële prestaties van de producenten in de Unie — zoals winstgevendheid, rendement van investeringen en kasstroom — zijn tijdens de beoordelingsperiode verslechterd. Daarom kan niet worden geconcludeerd dat de positie van de bedrijfstak van de Unie zeker is. Bovendien is deze situatie wellicht nog verslechterd door de druk van de mogelijke ontwijkende invoer.

(96) Daarom wordt geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie zich nog steeds in een kwetsbare economische situatie bevindt en aanmerkelijke schade in de zin van artikel 3 van de basisverordening is blijven lijden.

8. GEVOLGEN VAN DE INVOER MET DUMPING EN ANDERE FACTOREN

8.1. *Gevolgen van de invoer met dumping*

(97) Tegelijkertijd met het dalende verbruik in de Unie is het marktaandeel van de Chinese invoer licht gedaald van 4,4% tot 3,1% (zie overweging 53). Zoals vermeld in overweging 58 onderbood de Chinese invoer – na aftrek van het bestaande antidumpingrecht – de prijzen van de bedrijfstak van de Unie tijdens het TNO met 53%. Opgemerkt zij nogmaals dat het recht 48,5% bedraagt. Uit de mate van onderbieding blijkt bijgevolg enerzijds dat de bestaande rechten doeltreffend zijn en anderzijds dat de maatregelen moeten worden voortgezet. Deze conclusie wordt nog versterkt door het feit dat de vastgestelde onderbieding identiek is aan die in het vorige onderzoek. Bijgevolg is het prijseffect van de invoer met dumping uit de VRC op de bedrijfstak van de Unie aanzienlijk gebleven en zal dat effect wellicht blijven voortduren (zie overweging 58).

8.2. Gevolgen van de economische crisis

(98) Als gevolg van de negatieve economische omstandigheden tijdens het TNO is het verbruik van rijwielen verminderd. In navolging hiervan zijn ook de productie en de werkgelegenheid afgenomen. Aangezien van de rijwielindustrie geen hoge vaste kosten heeft, had de verlaging van de productie geen gevolgen voor de winstgevendheid van de rijwielindustrie van de Unie.

(99) Na de mededeling van feiten en overwegingen werd betoogd dat de bedrijfstak van de Unie extra productiecapaciteit had gecreëerd terwijl het verbruik in de Unie afnam, hetgeen een negatief effect op de situatie van de bedrijfstak van de Unie had. Deze verklaring is in tegenspraak met de ontwikkeling van het verbruik en de capaciteit zoals omschreven in de overwegingen 52 en 67. Het verbruik is voornamelijk gedaald in 2008 en 2009, terwijl de productiecapaciteit reeds een jaar eerder was gestegen, namelijk in 2007 en 2008. Dit argument werd dan ook verworpen.

8.3. Invoer uit andere landen

(100) Zoals vermeld in overweging 59 is de omvang van de invoer uit andere derde landen in overeenstemming met de daling van het verbruik met 6% gedaald. Het marktaandeel van de invoer uit andere landen is gestegen van 40% in 2007 tot 42% in het TNO. Hun gemiddelde invoerprijs is tussen 2007 en het einde van het TNO met 6% gestegen. De voornaamste landen van waaruit het betrokken product werd ingevoerd, waren Taiwan, Thailand en Sri Lanka.

(101) Het marktaandeel van de invoer uit Taiwan is in de beoordelingsperiode licht toegenomen (van 14% tot 15%). Uit de beschikbare informatie blijkt echter dat de invoer uit Taiwan onder eerlijke voorwaarden concurreert met de in de Unie geproduceerde rijwielen (zie overweging 60).

(102) Het marktaandeel van de invoer uit Thailand bleef in de beoordelingsperiode gelijk. Zoals vermeld in overweging 61, blijkt uit de beschikbare informatie dat deze invoer tijdens het TNO werd verkocht tegen een prijs die concurrerend was met soortgelijke in de Unie geproduceerde rijwielen.

(103) De invoer uit Sri Lanka is in de beoordelingsperiode gestegen met 92%. In het TNO bedroeg het marktaandeel van deze invoer 5%. Zoals in overweging 62 wordt vermeld, wordt beweerd dat de invoer uit Sri Lanka ook rijwielen uit de VRC omvat.

(104) De conclusie luidt dat de invoer uit Taiwan en Thailand – landen die behoren tot de grootste exporteurs van rijwielen naar de Unie – geen negatief effect op de bedrijfstak van de Unie kon hebben, voornamelijk vanwege hun prijzen (vergelijkbaar of zelfs hoger dan de prijzen van de bedrijfstak van de Unie). Daarentegen kan niet worden uitgesloten dat de invoer die is aangemeld als zijnde van oorsprong uit Sri Lanka, bijdraagt tot de schade die de bedrijfstak van de Unie lijdt.

8.4. Ontwijking

(105) Er is betoogd en aangetoond dat de Chinese exporteurs de maatregelen voortdurend ontwijken door middel van invoer via verschillende landen. Deze invoer veroorzaakt schade aan de bedrijfstak van de Unie. Gezien de bewijzen van ontwijking die in het verleden door het Europees Bureau voor Fraudebestrijding (OLAF) zijn gevonden, meer specifiek voor invoer via de Filipijnen, kan niet worden uitgesloten dat dergelijk illegaal gedrag nog steeds op de markt voorkomt en dat dit schade veroorzaakt aan de bedrijfstak van de Unie.

E. WAARSCHIJNLIJKHEID VAN HET VOORTDUREN VAN SCHADE

1. Voorafgaande opmerkingen

(106) Zoals vermeld in de overwegingen (66) tot en met (91) heeft de bedrijfstak van de Unie zich dankzij de antidumpingmaatregelen van de geleden schade kunnen herstellen, zij het slechts ten dele. Tijdens de beoordelingsperiode bevond de bedrijfstak van de Unie zich in een zwakke en kwetsbare positie en had hij nog altijd te kampen met de schadelijke gevolgen van de invoer met dumping uit de VRC.

(107) Overeenkomstig artikel 11, lid 2, van de basisverordening is de invoer uit het betrokken land onderzocht om na te gaan of het waarschijnlijk is dat de schade zich zal voortzetten.

2. **CHINESE UITVOERVOLUMES**

(108) Zoals vermeld in overweging 40 is de Chinese rijwielindustrie op de uitvoer gericht. De Chinese rijwielen zijn aanwezig op de belangrijkste markten in de hele wereld, met name in de VS en Japan, waar zij een dominante positie hebben. Zoals bij een vorig onderzoek werd vermeld[15], hebben de Chinese producenten-exporteurs eind jaren 90, na een tweejarige afwezigheid op de markt van de VS na de instelling van antidumpingrechten, hun aanwezigheid op die markt in zeer korte tijd aanzienlijk weten te vergroten. In 2009 bedroeg de uitvoer van Chinese rijwielen naar de VS ongeveer 14 055 000 eenheden terwijl het totale verbruik 14 888 000 eenheden bedroeg.

(109) Hieruit blijkt dat de Chinese producenten in staat zijn om snel uit te voeren en op nieuwe markten door te dringen en om langdurig een dominante positie vast te houden.

(110) Na de mededeling van feiten en overwegingen betoogde een partij dat indien maatregelen zouden komen te vervallen, de invoer van Chinese rijwielen niet

[15] PB L 175 van 14.7.2000, blz. 49.

wezenlijk zou toenemen omdat de Chinese exporteurs moeite hadden om te voldoen aan de Europese veiligheidsnormen (EN 14764, EN 14765, EN 14766 en EN 14781). Deze verklaring werd echter niet met enig bewijsstukken gestaafd. Integendeel: uit het onderzoek is gebleken dat een aanzienlijk deel van de fietsen en fietsonderdelen die uit de VRC worden ingevoerd aan de nodige veiligheidsnormen voldoen. Daarom was er geen reden om aan te nemen dat Chinese producenten niet in staat zijn om aan de geldende veiligheidsnormen voor fietsen te voldoen. Dit argument werd daarom van de hand gewezen.

3. **RESERVECAPACITEIT IN DE MARKT VAN DE VRC**

(111) Zoals vermeld in overweging 41 bleek tijdens het onderzoek dat de VRC over een aanzienlijke reservecapaciteit beschikt. Er waren duidelijke aanwijzigingen dat – bij gebrek aan antidumpingmaatregelen – een groot deel van deze reservecapaciteit gebruikt zou kunnen worden om de uitvoer naar de Unie op te voeren. Deze vaststelling wordt bevestigd door het feit dat niets erop wijst dat derde landen of de binnenlandse markt van de VRC een eventuele productiestijging vanuit de VRC kunnen absorberen.

(112) Bovendien werd na de mededeling van feiten en overwegingen naar voren gebracht dat de toename van de Chinese arbeidskosten de toename van de Chinese productiecapaciteit ernstig zou beperken. In dit verband wordt erop gewezen dat de medewerking van de Chinese producenten-exporteurs, zoals reeds gezegd in overweging 26, zeer laag was en dat er geen cijfers over arbeidskosten en capaciteit in de VRC zijn verschaft. Bovendien leverde de betrokken partij geen bewijs om dit argument de ondersteunen. Dit argument moest daarom worden afgewezen.

4. BEWEERDE ONTWIJKINGSPRAKTIJKEN

(113) Zoals vermeld in overweging 105 is er betoogd en aangetoond dat de Chinese exporteurs de maatregelen voortdurend ontwijken door middel van invoer via verschillende landen. Dit wordt bovendien bevestigd door OLAF in de Filipijnse zaak. Dergelijk gedrag laten zien hoe groot de interesse van de Chinese exporteurs voor de aantrekkelijke markt van de Unie is.

5. **CONCLUSIE**

(114) De bedrijfstak van de Unie lijdt al jaren onder de gevolgen van de Chinese invoer met dumping en bevindt zich nog steeds in een zwakke economische positie.

(115) Zoals eerder vermeld, heeft de bedrijfstak van de Unie zich kunnen herstellen van de Chinese dumpingpraktijken dankzij de bestaande antidumpingmaatregelen. Tijdens het TNO bevond de bedrijfstak zich echter in een moeilijke economische situatie. Als de bedrijfstak van de Unie werd blootgesteld aan steeds meer invoer met dumping uit het betrokken land, zouden de verkoop, het marktaandeel en de verkoopprijzen van de bedrijfstak wellicht verder dalen, waardoor de financiële situatie van de bedrijfstak verder zou verslechteren.

(116) Zoals vermeld in overweging 58 lijkt het feit dat de verkoopprijs van de Chinese producenten die van de bedrijfstak van de Unie gemiddeld met 53% onderbood, erop te wijzen dat de Chinese producenten-exporteurs het betrokken product bij gebrek aan

maatregelen waarschijnlijk naar de markt van de Unie zullen uitvoeren tegen prijzen die aanzienlijk lager zijn dan die van de bedrijfstak van de Unie.

(117) Gezien de bevindingen van het onderzoek – vooral de reservecapaciteit in de VRC, de gerichtheid op uitvoer van de Chinese bedrijfstak en het gedrag in het verleden van de Chinese exporteurs op buitenlandse markten – zal de intrekking van de maatregelen waarschijnlijk opnieuw tot schade leiden.

(118) Tot slot is de ontwijking, zoals vermeld in de overwegingen 105 en 113, een sterke bevestiging van de conclusie dat voortzetting van de schade waarschijnlijk is. Deze ontwijking is een duidelijk bewijs dat de Europese markt aantrekkelijk blijft voor de Chinese producenten, die bij gebrek aan antidumpingmaatregelen waarschijnlijk grotere volumes naar de Unie zouden uitvoeren.

F. BELANG VAN DE UNIE

1. Inleiding

(119) Ingevolge artikel 21 van de basisverordening werd nagegaan of er ondanks de conclusie inzake schadelijke dumping duidelijk kon worden geconcludeerd dat het niet in het belang van de Unie was om de antidumpingmaatregelen tegen de invoer uit de VRC te handhaven.

(120) In de vorige onderzoeken werden antidumpingmaatregelen niet in strijd geacht met het belang van de Unie. Bovendien kan nu, omdat het om een nieuw onderzoek gaat waarbij een situatie wordt onderzocht waarin al antidumpingmaatregelen van toepassing zijn, worden nagegaan of die maatregelen ongewenste negatieve gevolgen voor de betrokken partijen hebben.

(121) Het belang van de Unie werd bepaald aan de hand van een afweging van de belangen van de betrokkenen, namelijk die van de bedrijfstak van de Unie, de importeurs en de gebruikers.

2. BELANG VAN DE BEDRIJFSTAK VAN DE UNIE

(122) De rijwielindustrie van de Unie heeft bewezen gezond en concurrerend te zijn, mits de marktomstandigheden eerlijk zijn. Het onderzoek liet echter zien dat de bedrijfstak zich nog in een zwakke positie bevindt met een financieel resultaat dicht bij het kostendekkend niveau ("break-even"). Daarom moeten de doeltreffende mededingingsvoorwaarden op de EU-markt worden gehandhaafd.

(123) Aangezien nieuwe rijwielmodellen bovendien in hoge mate door de bedrijfstak van de Unie worden ontwikkeld, zou deze bedrijfstak zowel qua hoeveelheden als qua prijzen ten volle van deze ontwikkelingen kunnen profiteren indien de druk als gevolg van dumping onder controle wordt gehouden door middel van maatregelen.

(124) De voortzetting van de maatregelen zou de bedrijfstak van de Unie ten goede komen, omdat deze dan in staat zou zijn de verkochte hoeveelheden en waarschijnlijk ook de verkoopprijzen te handhaven en mogelijkerwijze te verhogen en zo het noodzakelijke rendement te behalen om te kunnen blijven investeren in nieuwe technologie.

(125) Indien daarentegen de maatregelen tegen de invoer uit de VRC vervallen, zal de handel verder worden verstoord en zal de bedrijfstak van de Unie zich niet kunnen herstellen. Gezien de reservecapaciteit in de VRC en het gedrag in het verleden van de Chinese exporteurs op buitenlandse markten is het duidelijk dat het – indien de maatregelen zouden vervallen – voor de bedrijfstak van de Unie zeer moeilijk, zo niet onmogelijk zou zijn om te herstellen of zelfs maar zijn positie te behouden. Zonder maatregelen zal de ongunstige situatie waarin de bedrijfstak van de Unie zich bevindt nog verslechteren, hetgeen kan leiden tot een verdere verlaging van de productiecapaciteit in de Unie en de sluiting van een aantal producenten. Daarom luidt de conclusie dat antidumpingmaatregelen in het belang van de bedrijfstak van de Unie zijn.

(126) Gezien de conclusies over de situatie van de bedrijfstak van de Unie (zie de overwegingen 93 tot en met 96) en op grond van de argumenten in verband met de analyse van de waarschijnlijkheid van voortzetting van schade (zie de overwegingen 106 tot en met 117, kan ook worden gesteld dat de financiële positie van de bedrijfstak van de Unie waarschijnlijk ernstig zou verslechteren indien de antidumpingrechten zouden komen te vervallen.

3. BELANG VAN DE GEBRUIKERS

(127) Dit onderzoek wordt gesteund door de Europese Fietsersfederatie (ECF), de overkoepelende organisatie van nationale fietsersverenigingen in Europa.

(128) Volgens de ECF is Europa de belangrijkste markt voor moderne rijwielen met hoge normen voor kwaliteit en veiligheid, en zou een toevloed van producten uit de VRC deze normen verlagen. Bovendien betoogt de ECF dat de rijwielindustrie een enorm groeipotentieel in de economie van de EU heeft, die zou worden ondermijnd indien de antidumpingmaatregelen worden beëindigd.

(129) Voorts zij opgemerkt dat bij het vorige onderzoek werd vastgesteld dat de maatregelen geen grote gevolgen zouden hebben voor de gebruikers. Ondanks de maatregelen konden de importeurs/gebruikers in de Unie zich onder meer in de VRC blijven bevoorraden. Ook zijn er geen aanwijzigingen dat het moeilijk was andere leveranciers te vinden. Derhalve wordt geconcludeerd dat handhaving van de antidumpingmaatregelen waarschijnlijk geen ernstige gevolgen heeft voor de gebruikers in de Unie.

4. BELANG VAN DE TOELEVERANCIERS

(130) De vereniging van fabrikanten van rijwielonderdelen (Association of the Bicycles Parts Producers – COLIPED) heeft zich tijdens het onderzoek bekendgemaakt. COLIPED voerde aan dat de Unie ongeveer 300 bedrijven met in totaal 7300 werknemers telt die onderdelen aan rijwielproducenten leveren, en dat het voortbestaan van deze bedrijven per definitie afhangt van de voortzetting van de rijwielproductie in Europa. Zonder maatregelen zouden nog meer rijwielproducenten in Europa moeten sluiten, hetgeen negatieve gevolgen zou hebben voor de onderdelenfabrikanten in de Unie en voor de werkgelegenheid bij deze toeleveranciers. Derhalve wordt geconcludeerd dat antidumpingmaatregelen in het belang van de toeleveranciers zijn.

5. **BELANG VAN IMPORTEURS**

(131) Slechts een onafhankelijke importeur heeft een ingevulde vragenlijst over de invoer uit de VRC teruggestuurd, maar deze vragenlijst was onvolledig aangezien deze onderneming bezig was haar activiteiten stop te zetten om onbekende redenen.

(132) In de eerste plaats wordt erop gewezen dat het, gezien het lage niveau van medewerking van de importeurs, niet mogelijk was de mogelijke gevolgen van het al dan niet instellen van maatregelen naar behoren vast te stellen. Ook wordt eraan herinnerd dat antidumpingmaatregelen niet ten doel hebben de invoer te beletten, maar om weer tot eerlijke handelsvoorwaarden te komen en te waarborgen dat niet tegen schadelijke dumpingprijzen wordt ingevoerd. Aangezien eerlijk geprijsde producten nog steeds in de Unie ingevoerd kunnen worden en de invoer uit andere landen ook mogelijk zal blijven, zullen de gevolgen voor de traditionele handel van de importeurs waarschijnlijk niet aanzienlijk zijn. Het is ook duidelijk dat de producenten in de Unie over voldoende capaciteit beschikken om een mogelijke stijging van de vraag naar rijwielen op te vangen. Zoals uit de tabel in overweging 59 blijkt, beschikken andere landen over een aanzienlijke capaciteit om rijwielen te produceren. Het is derhalve hoogst onwaarschijnlijk dat er een tekort aan rijwielen zal ontstaan.

(133) De invoer in de Unie tegen billijke prijzen kan dus worden voortgezet, wat het waarschijnlijk maakt dat importeurs hun traditionele activiteiten zullen voortzetten, ook wanneer maatregelen tegen invoer met dumping uit de VRC worden genomen. Het lage niveau van medewerking van de onafhankelijke importeurs en het feit dat bij het onderzoek geen bewijzen naar voren zijn gekomen dat deze na de instelling van maatregelen ten aanzien van de VRC bijzondere moeilijkheden hebben gehad, bevestigt deze conclusie.

6. **CONCLUSIE**

(134) De voortzetting van de maatregelen ten aanzien van rijwielen uit de VRC is duidelijk in het belang van de bedrijfstak van de Unie, de consumenten en de toeleveranciers van rijwielonderdelen in de Unie. Deze voortzetting maakt het voor de bedrijfstak van de Unie mogelijk om te groeien en zijn positie te verbeteren in een herstelde eerlijke mededinging. Bovendien zullen importeurs geen ernstige gevolgen van de maatregelen ondervinden omdat er nog steeds rijwielen tegen billijke prijzen op de markt beschikbaar zullen zijn. Indien daarentegen geen maatregelen worden genomen, is het waarschijnlijk dat de rijwielproducenten in de Unie de poorten moeten sluiten, waardoor ook het bestaan van de toeleveranciers van een rijwielonderdelen in de Unie in gevaar komt.

(135) Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen dwingende redenen zijn om geen antidumpingmaatregelen te nemen ten aanzien van de invoer van rijwielen uit de VRC.

G. DEFINITIEVE ANTIDUMPINGMAATREGELEN

(136) In het licht van bovenstaande overwegingen moeten de antidumpingmaatregelen op rijwielen worden gehandhaafd. In overeenstemming met artikel 11, lid 2, van de basisverordening geldt een verlenging van de maatregel na een nieuw onderzoek in

verband met het vervallen van een maatregel normaliter voor vijf jaar, tenzij specifieke redenen of omstandigheden aanleiding geven tot een kortere periode.

(137) In deze context moet worden opgemerkt dat de onderhavige procedure wordt gekenmerkt door bijzondere omstandigheden (zie overwegingen 1 en 45), wat ook tot uitdrukking moet komen in de duur van de antidumpingmaatregelen. In wezen profiteert de bedrijfstak van de Unie van een atypische reeks maatregelen, die ad-valoremrechten op afgewerkte rijwielen combineren met een vrijstellingsregeling die de bedrijfstak in staat stelt om – onder specifieke voorwaarden – vrij van anti-ontwijkingsrechten Chinese rijwielonderdelen te gebruiken.

(138) Uit het onderhavige nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen is weer gebleken hoe complex de rijwielsector is en hoe nauw de bedrijfstak van de rijwielonderdelen er mee verbonden is. Zoals vermeld in overweging 1, maakt de rijwielindustrie in de Unie veel gebruik van de vrijstellingsregeling voor de invoer van rijwielonderdelen. Daarom is het van belang dat de werking van de maatregelen regelmatig opnieuw wordt onderzocht. Om deze redenen werd overwogen om de maatregelen te beperken tot drie jaar.

(139) Na de mededeling van feiten en overwegingen betoogden verscheidene producenten in de Unie en hun organisaties dat de maatregelen moesten worden verlengd met 5 jaar. De partijen betoogden voornamelijk dat de rijwielproducenten bereid waren om te investeren in de productie van rijwielonderdelen om minder afhankelijk te zijn van de invoer van Chinese rijwielonderdelen, maar een periode van drie jaar was niet voldoende om een positieve opbrengst van deze investeringen te genereren.

(140) In dit verband is het argument dat verscheidene partijen investeringen in de rijwiel- of rijwielonderdelensector hebben gedaan of dit van plan zijn, niet relevant voor de beoordeling van de noodzaak en de duur van antidumpingmaatregelen in het kader van een nieuw onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen. Deze beoordeling kan namelijk alleen worden gebaseerd op de vaststelling dat het vervallen van de maatregelen waarschijnlijk leidt tot voortzetting of herhaling van dumping en schade.

(141) Zoals reeds uiteengezet in overweging 137, wordt er aan herinnerd dat sinds de oorspronkelijke oplegging van maatregelen in 1993 en de uitbreiding ervan tot rijwielonderdelen in 1997, de situatie van de rijwielproductie in de Unie aanzienlijk is veranderd, aangezien er meer dan 250 vrijstellingen zijn verleend. Bovendien zijn maatregelen ten aanzien van rijwielen rechtstreeks verbonden aan de maatregelen die zijn uitgebreid tot rijwielonderdelen en aan het opgezette systeem van vrijstellingen. Met het oog hierop is de conclusie dat de maatregelen opnieuw moeten worden onderzocht, zoals in overweging 138 wordt uiteengezet, nog steeds geldig. In dit verband merkt de Raad op dat de Commissie ambtshalve een tussentijds nieuw onderzoek kan openen waarin wordt gekeken naar aspecten van dumping, schade en de ontheffingsregeling overeenkomstig artikel 11, lid 3, van de basisverordening.

(142) Om deze redenen, en aangezien de periode van de maatregelen in elk nieuw onderzoek aan de orde zou komen, is het te vroeg om in het kader van het huidige nieuwe onderzoek in verband met het vervallen van de maatregelen te beoordelen of er specifieke redenen of omstandigheden zijn die een andere periode noodzakelijk maken dan de normale periode van vijf jaar, zoals wordt gespecificeerd in artikel 11, lid 2,

van de basisverordening. Het is derhalve passend om de maatregelen te verlengen voor een periode van vijf jaar. Dit doet niets af aan het feit dat de duur van de huidige antidumpingmaatregelen kan worden herzien in een eventueel later volledig tussentijds nieuw onderzoek, afhankelijk van de bevindingen.

H. SLOTBEPALINGEN

(143) Alle partijen zijn in kennis gesteld van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan de Commissie wil aanbevelen de bestaande maatregelen te handhaven. Zij konden hierover binnen een bepaalde termijn opmerkingen maken. Met de standpunten en opmerkingen werd rekening gehouden wanneer dit gerechtvaardigd was.

Uit bovenstaande overwegingen volgt dat de antidumpingrechten nog 5 jaar moeten worden gehandhaafd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Er wordt een definitief antidumpingrecht ingesteld op tweewielige en andere rijwielen (met inbegrip van bakfietsen, maar exclusief eenwielers) zonder motor, vallende onder de GN-codes ex 8712 00 10 (TARIC-code 8712 00 10 90), 8712 00 30 en ex 8712 00 80 (TARIC-code 8712 00 80 90), uit de Volksrepubliek China.

2. Het definitieve antidumpingrecht dat van toepassing is op de nettoprijs, franco grens Unie, vóór inklaring, van het in lid 1 genoemde product bedraagt 48,5%.

3. Tenzij anders vermeld zijn de geldende bepalingen inzake douanerechten van toepassing.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Zij is gedurende vijf jaar van kracht.

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

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter