

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ RADY (EU) č. 990/2011

ze dne 3. října 2011

o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 1225/2009

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství⁽¹⁾ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na čl. 9 odst. 4 a čl. 11 odst. 2, 5 a 6 uvedeného nařízení,

s ohledem na návrh předložený Evropskou komisí (dále jen „Komise“) po konzultaci s poradním výborem,

vzhledem k těmto důvodům:

A. ŘÍZENÍ

1. Platná opatření

(1) Nařízením (EHS) č. 2474/93⁽²⁾ uložila Rada konečné antidumpingové clo ve výši 30,6 % na dovoz jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „původní opatření“). Na základě šetření obcházení podle článku 13 základního nařízení bylo toto clo nařízením Rady (ES) č. 71/97⁽³⁾ rozšířeno na dovoz některých součástí jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“). Mimoto bylo rozhodnuto o vytvoření „režimu osvobození od cla“ na základě čl. 13 odst. 2 základního nařízení. Podrobné údaje o tomto režimu byly uvedeny v nařízení Komise (ES) č. 88/97⁽⁴⁾. Aby jim bylo přiznáno osvobození od rozšířeného cla, musí výrobci jízdních kol v Unii dodržovat podmínky stanovené v čl. 13 odst. 2 základního nařízení, a sice používat při montáži méně než 60 % čínských součástí jízdních kol nebo zajistit, aby přidaná hodnota všech součástí použitých při montáži přesáhla 25 %. Doposud bylo osvobození od cla přiznáno ve více než 250 případech.

(2) Na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení Rada nařízením (ES) č. 1524/2000⁽⁵⁾ rozhodla, že by výše uvedená opatření měla být zachována.

(3) Na základě prozatímního přezkumu podle čl. 11 odst. 3 základního nařízení (dále jen „předchozí šetření“) Rada nařízením (ES) č. 1095/2005⁽⁶⁾ rozhodla o zvýšení platného antidumpingového cla na 48,5 %.

2. Toto šetření

(4) Dne 13. července 2010 informovala Komise prostřednictvím oznámení (dále jen „oznámení o zahájení přezkumu“)⁽⁷⁾ zveřejněného v *Úředním věstníku Evropské unie* o zahájení přezkumu antidumpingových opatření vztahujících se na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR před pozbytím platnosti.

(5) Přezkum byl zahájen na základě odůvodněné žádosti, kterou podalo Evropské sdružení výrobců jízdních kol (European Bicycles Manufacturers Association – EBMA, dále jen „žadatel“) jménem výrobců v Unii představujících významný podíl, v tomto případě více než 25 %, výroby jízdních kol v Unii.

(6) Žádost byla podána z toho důvodu, že pokud by opatření pozbyla platnosti, vedlo by to pravděpodobně k přetrvávání dumpingu a obnově újmy způsobované výrobnímu odvětví Unie.

3. Strany dotčené šetřením

(7) Komise o zahájení šetření úředně vyrozuměla žadatele, výrobce v Unii zmíněné v žádosti, ostatní známé výrobce v Unii, vyvážející výrobce, dovozce a rovněž sdružení, o nichž bylo známo, že se jich šetření týká, a orgány v ČLR.

(8) Zúčastněné strany měly možnost vyjádřit svá stanoviska písemně a požádat o slyšení ve lhůtách stanovených v oznámení o zahájení šetření.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1993, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 16, 18.1.1997, s. 55.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 17, 21.2.1997, s. 17.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 175, 14.7.2000, s. 39.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 183, 14.7.2005, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 188, 13.7.2010, s. 5.

- (9) Svá stanoviska předložila řada výrobců v Unii zastoupených žadatelem, další spolupracující výrobci v Unii, vyvážející výrobci, dovozci a sdružení uživatelů.
- (10) Všechny zúčastněné strany, které o to požádaly a prokázaly, že mají zvláštní důvody ke slyšení, byly vyslechnuty.
- 4. Výběr vzorku**
- (11) Vzhledem k vysokému počtu vyvážejících výrobců, výrobců v Unii a dovozců, jichž se šetření týkalo, se v oznámení o zahájení přezkumu v souladu s článkem 17 základního nařízení počítalo s výběrem vzorku.
- (12) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, byli vyvážející výrobci a zástupci jednající jejich jménem, výrobci v Unii a dovozci požádáni, aby se přihlásili a poskytli informace vymezené v oznámení o zahájení přezkumu. Komise se obrátila rovněž na známá sdružení vyvážejících výrobců a na příslušné orgány v ČLR. Tyto strany nevnesly vůči použití výběru vzorku žádné námítky.
- (13) Ve stanovených lhůtách poskytlo požadované informace celkem 7 vývozců/vyrobců, přibližně 100 výrobců v Unii a 4 dovozci.
- (14) Jelikož informace pro výběr vzorku požadované v oznámení o zahájení přezkumu poskytlo pouze sedm čínských výrobců, bylo rozhodnuto, že se výběr vzorku nepoužije. Těmto sedmi společnostem byly zaslány dotazníky, odpověděly však pouze tři společnosti. Z těchto tří společností uvedly pouze dvě, že v období od 1. dubna 2009 do 31. března 2010 (dále jen „období přezkumného šetření“ nebo „OPŠ“) vyvážely dotčený výrobek do Unie.
- (15) Pokud jde o výrobce v Unii, byl v souladu s čl. 17 odst. 1 základního nařízení po konzultacích s příslušným sdružením a s jeho souhlasem vybrán vzorek, a to na základě největšího reprezentativního objemu prodeje a výroby v Unii. Na tomto základě bylo do vzorku vybráno osm výrobců v Unii. Komise těmto osmi vybraným společnostem zaslala dotazníky a tyto společnosti poskytly úplné odpovědi.
- (16) Vzhledem k omezenému počtu dovozců, kteří odpověděli a projevíli ochotu spolupracovat (4 dovozci), bylo rozhodnuto, že pokud jde o dovozce, není výběr vzorku nutný. Komise těmto 4 dovozcům zaslala dotazníky. Odpověď na dotazník zaslal pouze jeden dovozce, tato odpověď však nebyla úplná, jelikož se dovozce nacházel v procesu ukončování své činnosti.
- (17) Komise shromáždila a ověřila veškeré informace, jež považovala za nezbytné pro zjištění pravděpodobnosti přetrvávání nebo obnovení dumpingu a újmy a pro určení zájmu Unie. Informace poskytnuté níže uvedenými společnostmi byly ověřeny na místě:
- a) *Výrobci v Unii*
- Accell Group N.V., Heerenveen, Nizozemsko,
 - Decathlon S.A., Villeneuve d'Ascq, Francie,
 - Cycleurope Industries S.A.S., Romilly sur Seine, Francie,
 - Denver S.R.L., Dronero, Itálie,
 - Derby Cycle Werke GmbH, Cloppenburg, Německo,
 - MIFA Mitteldeutsche Fahrradwerke AG, Sangerhausen, Německo,
 - Sprick Rowery Sp.zo.o., Świebodzin, Polsko a Sprick Cycle GmbH, Gütersloh, Německo,
 - UAB Baltik Vairas a UAB Baltic Bicycle Trade, Šiauliai, Litva a Pantherwerke AG a Onyx Cycle GmbH, Löhne, Německo.
- b) *Vyvážející výrobci v ČLR*
- Oyama Bicycles (Taicang) Co., Čína,
 - Tianjin Golden Wheel Bicycle (Group) Co. Ltd., Čína.
- (18) Šetření dumpingu a újmy se týkalo období přezkumného šetření. Zkoumání trendů významných z hlediska posouzení újmy se týkalo období od ledna 2007 do konce období přezkumného šetření (dále jen „posuzované období“).
- B. DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK**
- (19) Dotčený výrobek je stejný jako výrobek, na nějž se vztahovalo nařízení (ES) č. 1524/2000, a sice jízdní a jiná kola (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou jednokolek), bez motoru, v současnosti kódů KN ex 8712 00 10, 8712 00 30 a ex 8712 00 80.
- (20) Stejně jako v předchozím šetření byla jízdní kola rozdělena do těchto kategorií:
- A) kola ATB (terénní jízdní kola, včetně horských kol, s průměrem kol 24" nebo 26"),
 - B) kola pro trekking, městská jízdní kola, hybridní kola, kola VTC a cestovní kola s průměrem kol 26" nebo 28",
 - C) sportovní kola pro mládež (BMX) a dětská kola s průměrem kol 16" nebo 20",
 - D) ostatní jízdní kola a jiná kola (s výjimkou jednokolek).

- (21) Všechny výše vymezené typy jízdních kol mají stejné základní fyzické a technické vlastnosti. Mimoto se na trhu Unie prodávají prostřednictvím obdobných distribučních kanálů, jako jsou specializovaní maloobchodníci, řetězce obchodů se sportovním zbožím a velké obchodní domy. Základní používání a využití jízdních kol je stejné, jízdní kola jsou do značné míry zaměnitelná, a modely různých kategorií si proto navzájem konkurují. Na tomto základě byl vyvozen závěr, že všechny kategorie představují jediný výrobek.
- (22) Šetření rovněž prokázalo, že jízdní kola vyráběná a prodávaná výrobci Unie na trhu Unie, kola vyráběná a prodávaná na trhu ve srovnatelné zemi a kola dovážená na trh Unie pocházející z ČLR mají stejné základní fyzické a technické vlastnosti a stejná základní užití.
- (23) Po zpřístupnění výsledků šetření jedna ze stran prohlásila, že čínská jízdní kola a jízdní kola vyráběná na trhu Unie si nekonkurují, případně si konkurují pouze ve velmi malé míře. Příslušné podání však neobsahovalo žádné údaje, které by takové tvrzení dokládaly, ani nebyly předloženy žádné podpůrné dokumenty dokazující jeho platnost. V této souvislosti je rovněž třeba poznamenat, že, jak se uvádí níže ve 26. bodě odůvodnění, míra spolupráce čínských vyvážejících výrobců byla velmi nízká a tyto subjekty taktéž poskytly pouze velmi omezené informace o výrobcích vyráběných a prodávaných čínskými výrobci na trhu Unie. Z tohoto důvodu a jelikož nebyly k dispozici žádné spolehlivější informace, bylo uvedené tvrzení odmítnuto.
- (24) Jízdní kola vyráběná a prodávaná výrobci v Unii na trhu Unie, jízdní kola vyráběná a prodávaná na trhu srovnatelné země a jízdní kola pocházející z ČLR a dovážená na trh Unie se proto považují za obdobné výrobky ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

C. PRAVDĚPODOBNOST PŘETRVÁVÁNÍ NEBO OBNOVENÍ DUMPINGU

1. Předběžné poznámky

- (25) V souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení se zkoumalo, zda je v případě, že by platná opatření pozbyla platnosti, pravděpodobné přetrvávání dumpingu nebo jeho obnovení.
- (26) Od zahájení tohoto řízení byla míra spolupráce velmi nízká. Jak je uvedeno ve 14. bodě odůvodnění, na dotazník odpověděli pouze tři čínští výrobci, kteří byli původně ochotni spolupracovat. Z těchto tří společností uváděly vývoz dotčeného výrobku do Unie v období přezkumného šetření pouze dvě společnosti, které společně představovaly méně než 10 % celkového vývozu dotčeného výrobku do Unie.
- (27) V prostorách dvou společností s vývozem do Unie se uskutečnily inspekce na místě. U jedné z nich však

nebylo možno ověřit informace uvedené v odpovědi na dotazník, jelikož společnost nebyla schopna poskytnout dokumenty, které by poskytnuté údaje doložily. Druhá společnost spolupracovala v uspokojivé míře, její vývoz do Unie v období přezkumného šetření však představoval méně než 5 % celkového vývozu dotčeného výrobku z ČLR do Unie.

- (28) Na základě výše uvedených skutečností byly čínské orgány a zmíněné tři společnosti vyrozuměny o možnosti použít kvůli nízké úrovni spolupráce ze strany vyvážejících výrobců článek 18 základního nařízení a dostaly možnost se k tomu vyjádřit. Komise neobdržela v reakci na toto sdělení žádné připomínky. Níže uvedené závěry ohledně pravděpodobnosti přetrvávání nebo obnovení dumpingu proto v souladu s článkem 18 základního nařízení vycházejí z dostupných údajů, konkrétně z obchodních statistik a podání zúčastněných stran, včetně žádosti.

2. Dumping čínského dovozu v období přezkumného šetření

2.1 Srovnatelná země

- (29) V oznámení o zahájení přezkumu se počítalo s použitím Mexika jako srovnatelné země pro účely určení běžné hodnoty pro ČLR. Zúčastněné strany byly vyzvány, aby se vyjádřily k vhodnosti této volby.
- (30) K vhodnosti volby Mexika jako srovnatelné země se vyjádřila jedna strana, která tvrdila, že ceny jízdních kol na domácím trhu v Mexiku nejsou spolehlivé a nejsou vhodné pro účely tohoto šetření. Jako alternativa byla navržena Indie. Toto tvrzení však nebylo odůvodněno, a bylo proto odmítnuto.

- (31) Mexiko bylo jako srovnatelná země použito v předchozích šetřeních a nebylo prokázáno, že existují nové či změněné okolnosti, jež by odůvodňovaly změnu. Profil mexického trhu, pokud jde o dotčený výrobek, počet příslušných hospodářských subjektů, konkurence na domácím trhu a charakteristiky výrobního procesu potvrdily, že Mexiko je i nadále vhodnou srovnatelnou zemí.

- (32) Třem mexickým společnostem byly zaslány dotazníky. Z těchto tří společností pouze jedna projevila ochotu spolupracovat a poskytla odpověď na dotazník.

2.2 Běžná hodnota

- (33) K určení průměrné běžné hodnoty byly použity prodejní ceny na domácím trhu ve srovnatelné zemi, a to s použitím průměrného směnného kurzu mezi EUR a pesem v období přezkumného šetření, aby byla získána vážená průměrná cena ze závodu v EUR.

2.3. Vývozní cena

- (34) Kvůli použití článku 18 a vzhledem k neexistenci jiných dostupných spolehlivých informací byly vývozní ceny stanoveny především na základě údajů Eurostatu a informací, které poskytl jediný čínský spolupracující vývozce.
- (35) Během předchozího šetření byl vyvozen závěr, že ceny zjištěné u Eurostatu jsou pro účely šetření neprůkazné⁽¹⁾. Vzhledem k nízké míře spolupráce ze strany čínských vývozců však Komise pokládala dovozní ceny pro ČLR podle Eurostatu pro účely tohoto šetření za přiměřený zdroj. Komise si však je vědoma omezení této analýzy a toho, že může sloužit pouze jako ukazatel cenových trendů.
- (36) Vývozní cena odvozená z údajů Eurostatu je cenou CIF, kterou bylo nutné upravit o průměrné náklady na námořní přepravu na jeden obchod za účelem výpočtu ceny ze závodu. Ke stanovení průměrných jednotkových nákladů na námořní přepravu byly použity informace obsažené v odpovědi od jediného spolupracujícího čínského výrobce a tyto náklady byly vypočteny na 8,30 EUR. Cena ze závodu při vývozu do Unie u jediné čínské spolupracující společnosti byla stanovena podobným způsobem. Výsledná jednotková cena byla poté použita k výpočtu vážené průměrné čínské ceny ze závodu.

2.4 Srovnání

- (37) Podle čl. 2 odst. 11 základního nařízení byl vážený průměr běžných hodnot v Mexiku srovnán s váženým průměrem čínských vývozních cen ze závodu. Takto byl stanoven vážený průměr dumpingových rozpětí.

2.5 Dumpingové rozpětí

- (38) Z výpočtů dumpingu vyplynulo celostátní dumpingové rozpětí ve výši více než 20 %. Tuto úroveň je však nutno pokládat za střízlivou vzhledem ke skutečnosti, že údaje Eurostatu neberou v potaz značné cenové rozdíly mezi jednotlivými typy dotčeného výrobku. V této souvislosti je třeba uvést, že podle informací uvedených v žádosti dosáhla dumpingová rozpětí úrovně převyšujících 100 %.

3. Vývoj dovozu v případě zrušení opatření

3.1 Předběžná poznámka

- (39) Pravděpodobný vývoj dovozu z ČLR byl analyzován z hlediska očekávaného vývoje cen i z hlediska objemu.

3.2 Volná kapacita čínských vyvážejících výrobců

- (40) Na základě informací uvedených v žádosti je čínské odvětví výroby jízdních kol co do objemu největší na

světě. ČLR má výrobní kapacitu ve výši 100 až 110 milionů jízdních kol a její výroba dosahuje přibližně 80 milionů jízdních kol ročně. Čínské odvětví jízdních kol je orientované na vývoz: z celkem 80 milionů ročně vyrobených jízdních kol je 25 milionů kol určeno pro domácí trh a zbývajících 55 milionů jízdních kol, tj. 69 % celkové výroby, je určeno na vývoz.

- (41) Odhadovaná roční volná kapacita v ČLR činí přibližně 20 až 30 milionů jízdních kol, což je více než dvojnásobek stávající výroby v Unii, jak je uvedeno v 66. bodě odůvodnění. Z informací získaných v průběhu šetření kromě toho vyplývá, že by kapacitu pro výrobu jízdních kol v ČLR bylo možné snadno zvýšit, mimo jiné zaměstnáním dalších pracovníků, pokud by se zvýšila poptávka.
- (42) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem proto nelze vyloučit, že by v případě neexistence antidumpingových opatření mohla být dostupná volná kapacita v ČLR využita ke zvýšení vývozu do Unie.
- (43) Po zpřístupnění výsledků šetření jedna ze stran namítala, že čínská výrobní kapacita uvedená v nařízení není ničím podložena a vychází z čiré spekulace. V tomto ohledu se připomíná, že míra spolupráce ze strany čínských vyvážejících výrobců byla velmi nízká a že při zjištěních bylo do značné míry nutné vycházet z dostupných údajů. V tomto případě a vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici jiné spolehlivější informace, jak je uvedeno výše ve 40. bodě odůvodnění, Komise použila důkazy *prima facie* předložené v žádosti. Šetření nepřineslo žádné informace, z nichž by se dalo usuzovat, že tyto důkazy *prima facie* nejsou správné. Příslušná strana taktéž nepředložila žádné informace nebo důkazy, které by ukazovaly na podstatně odlišné úrovně volné kapacity v ČLR. Uvedené tvrzení bylo proto odmítnuto.

3.3 Atraktivita trhu Unie a ceny vývozu do třetích zemí

- (44) Z údajů od Eurostatu a z informací uvedených v žádosti vyplývá, že Unie představuje pro čínské vyvážející výrobce atraktivní trh.
- (45) Z informací o cenách, které poskytla jediná spolupracující čínská vyvážející společnost, vyplývá, že vážený průměr cen výrobku ze závodu při vývozu do třetích zemí je nižší než průměrné prodejní ceny ze závodu v Unii během období přezkumného šetření. S přihlédnutím k výrobní kapacitě v ČLR a k poptávce na trhu Unie je dosti pravděpodobné, že pokud by byla opatření zrušena, čínští výrobci by neprodleně zvýšili svůj vývoz jízdních kol do Unie. Stávající nadměrná kapacita mimoto čínským výrobcům umožňuje přítomnost na evropském trhu s velmi nízkými cenami.

⁽¹⁾ 1 Úř. věst. L 183, 14.7.2005, s. 20.

3.4 Závěr ohledně pravděpodobnosti přetrvávání dumpingů

(46) Vzhledem ke skutečnosti, že i při zohlednění opatření, která jsou platná v současnosti, bylo na základě konzervativního srovnání s použitím údajů Eurostatu a informací, které poskytl jediný čínský spolupracující vývozce, u čínského vývozu v období přezkumného šetření zjištěno dumpingové rozpětí převyšující 20 %, je velmi pravděpodobné, že v případě neexistence opatření bude dumping přetrvávat.

(47) Výše uvedená analýza prokázala, že čínský dovoz vstupuje na trh Unie i nadále s dumpingovými cenami. Vzhledem zejména k dostupné volné kapacitě v ČR, kterou lze v případě potřeby snadno zvýšit, a rovněž k analýze úrovní cen v Unii a v ostatních třetích zemích lze vyvodit závěr, že je pravděpodobné přetrvávání dumpingů, pokud by opatření byla zrušena.

D. SITUACE NA TRHU UNIE

1. Výroba v Unii a výrobní odvětví Unie

(48) V průběhu tohoto šetření bylo zjištěno, že jízdní kola vyrábí v Unii přibližně 100 výrobců, kteří se přihlásili během šetření, a další výrobci, z nichž většinu zastupují jejich národní sdružení. Tyto společnosti představují výrobní odvětví Unie ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního

nařízení. Šetření dále ukázalo, že výrobní odvětví využívá režim osvobození od cla, který byl popsán v 1. bodě odůvodnění.

(49) Ke stanovení celkové výroby v Unii byly použity všechny dostupné údaje, včetně informací uvedených v žádosti, údajů shromážděných od výrobců v Unii a národních sdružení před zahájením šetření i později, jakož i obecné výrobní statistiky.

2. Spotřeba na trhu Unie

(50) Prodej uskutečněný výrobcí v Unii byl určen na základě údajů získaných od výrobců v odpovědích na formuláře pro výběr vzorku a informací uvedených v žádosti, kterou podal žadatel. Údaje uvedené v žádosti byly získány od různých sdružení výrobců jízdních kol v Unii.

(51) Pravděpodobná spotřeba v Unii byla stanovena na základě prodeje uskutečněného všemi výrobcí v Unii na trhu Unie podle odhadu uvedeného v 68. bodě odůvodnění a dále na základě dovozu ze všech zemí podle údajů Eurostatu.

(52) Mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření se spotřeba v Unii snížila o 11 % z 22 912 066 kusů v roce 2007 na 20 336 813 kusů v období přezkumného šetření. Spotřeba se snížila zejména mezi rokem 2008 a 2009. Podrobné údaje o spotřebě v kusech jsou tyto:

Tabulka 1 – Spotřeba

	2007	2008	2009	OPŠ
Objem (v kusech)				
+ Celkový dovoz	10 073 428	10 017 551	8 973 969	9 202 752
+ Výroba v Unie prodaná na trhu Unie	12 838 638	12 441 446	11 604 072	11 134 061
= Spotřeba	22 912 066	22 458 997	20 578 041	20 336 813
Index (2007 = 100)	100	98	90	89

3. Objem dumpingového dovozu z Čínské lidové republiky a jeho podíl na trhu

(53) Objem dovozu dotčeného výrobku byl zjištěn na základě statistických údajů, které poskytl Eurostat. Objem dumpingového dovozu dotčeného výrobku pocházejícího z ČR se v posuzovaném období snížil o 38 %, na 615 920 kusů v období přezkumného šetření (viz tabulka 2). Dovoz dotčeného výrobku z ČR na počátku posuzovaného období byl o 26 % vyšší než dovoz v období přezkumného šetření při předchozím šetření (od 1. dubna 2003 do 31. března 2004: 733 901 kusů⁽¹⁾). K největšímu poklesu dovozu dotčeného výrobku došlo mezi rokem 2008 a 2009, což odpovídá vývoji celkové spotřeby v Unii (viz tabulka 1 a 2).

(54) Jelikož se dovoz z ČR v posuzovaném období snížil více než spotřeba, klesl podíl ČR na trhu mírně ze 4,4 % v roce 2007 na 3,1 % v období přezkumného šetření.

(1) Úř. věst. L 183, 14.7.2005, s. 19.

- (55) Vývoj dovozu a podíl jízdních kol pocházejících z ČLR na trhu v posuzovaném období je uveden v následující tabulce:

Tabulka 2 – Dovoz z ČLR

	2007	2008	2009	OPŠ
Objem dovozu z dotčené země (v kusech)	986 514	941 522	598 565	615 920
<i>Index (2007 = 100)</i>	100	95	61	62
Podíl dovozu z dotčené země na trhu	4,4 %	4,3 %	3,0 %	3,1 %

4. Ceny dotčeného dovozu

4.1 Vývoj cen

- (56) Jak je objasněno ve 35. bodě odůvodnění, Komise pokládala dovozní ceny uváděné Eurostatem pro ČLR pro účely tohoto šetření za přiměřený zdroj.
- (57) Podle údajů Eurostatu se vážený průměr cen dovozu z ČLR (níže uvedený ve formě indexu) mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření zvýšil o 125 %. Dovozní ceny v roce 2009 výrazně vzrostly a poté byly téměř konstantní. Podrobné údaje jsou uvedeny v následující tabulce:

Tabulka 3 – Ceny dotčeného dovozu

	2007	2008	2009	OPŠ
ČLR				
<i>Index (2007 = 100)</i>	100	128	224	225

4.2 Cenové podbízení

- (58) Při určování cenového podbízení u jízdních kol pocházejících z ČLR Komise ve své analýze vycházela z informací, které v průběhu šetření poskytli výrobci v Unii zařazení do vzorku, a z průměrných cen uváděných Eurostatem. Příslušnými prodejními cenami výrobního odvětví Unie byly ceny účtované nezávislým zákazníkům, které byly v případě potřeby upraveny na úroveň ze závodu. Srovnání ukázalo, že po odečtení antidumpingového cla byly ceny dovozu z ČLR o 53 % nižší než ceny výrobního odvětví Unie.

5. Dovoz z dalších zemí

- (59) Podle údajů Eurostatu se dovoz z dalších třetích zemí snížil z 9 087 000 kusů v roce 2007 na 8 587 000 kusů v období přezkumného šetření, což představuje celkový pokles o 6 %. Dovoz odpovídal poklesu spotřeby v Unii (- 11 %), avšak pomalejším tempem. Podíl třetích zemí na trhu se v posuzovaném období zvýšil ze 40 % na 42 %. Jak je však uvedeno ve 35. a 56. bodě odůvodnění, ceny udávané Eurostatem neberou v úvahu různé sortimentní skladby dovozů pocházejících z jednotlivých zemí, a proto jsou k naznačení cenových trendů použity pouze indexy. Jelikož sortimentní skladba dovozu z dalších třetích zemí není známa, nemá smysl porovnávat níže uvedené dovozní ceny s cenami výrobního odvětví Unie. Byly však zjišťovány a získány některé doplňkové informace o dovozu z uvedených zemí, na něž připadá většina ostatního dovozu jízdních kol. Podrobné údaje jsou uvedeny níže:

Tabulka 4 – Dovoz z ostatních zemí

Všechny typy	2007			2008			2009			OPŠ		
	Kusy v tis.	Podíl na trhu	Cena v EUR/ks	Kusy v tis.	Podíl na trhu	Cena v EUR/ks	Kusy v tis.	Podíl na trhu	Cena v EUR/ks	Kusy v tis.	Podíl na trhu	Cena v EUR/ks
Tchaj-wan	3 186	14 %		3 428	15 %		2 949	14 %		2 958	15 %	
<i>Index</i>	100	100	100	108	110	104	93	103	125	93	105	125
Thajsko	1 534	7 %		1 522	7 %		1 384	7 %		1 397	7 %	
<i>Index</i>	100	100	100	99	101	107	90	100	127	91	103	127
Filipíny	690	3 %		437	2 %		449	2 %		476	2 %	
<i>Index</i>	100	100	100	63	65	105	65	73	106	69	78	103
Malajsie	475	2 %		361	2 %		193	1 %		265	1 %	
<i>Index</i>	100	100	100	76	77	106	41	45	116	56	63	99
Srí Lanka	574	3 %		749	3 %		1 017	5 %		1 101	5 %	
<i>Index</i>	100	100	100	131	133	107	177	197	108	192	216	107
Tunisko	550	2 %		527	2 %		530	3 %		495	2 %	
<i>Index</i>	100	100	100	96	98	105	96	107	113	90	101	113
Ostatní	2 078	9 %		2 052	9 %		1 854	9 %		1 895	9 %	
<i>Index</i>	100	100	100	99	101	110	89	99	131	91	103	127
CELKEM	9 087	40 %		9 076	40 %		8 375	41 %		8 587	42 %	
<i>Index</i>	100	100	100	100	102	109	92	103	125	94	106	122

1) *Tchaj-wan*

- (60) Dovoz z Tchaj-wanu se v posuzovaném období snížil z 3 158 600 kusů v roce 2007 na 2 958 000 kusů v období přezkumného šetření a jeho podíl na trhu v témže období mírně vzrostl ze 14 % na 15 %. Dovoz jízdních kol z Tchaj-wanu je určen pro náročnější zákazníky. V průběhu šetření bylo na základě srovnání jednotlivých modelů prokázáno, že stejně jako v předchozím období šetření se dovoz z Tchaj-wanu prodává za vyšší ceny než podobné modely vyráběné výrobním odvětvím Unie ⁽¹⁾. V posuzovaném období mimoto vykazovala cena dovozu rostoucí tendenci a v porovnání s rokem 2007 se v období přezkumného šetření zvýšila o 25 %.

2) *Thajsko*

- (61) Dovoz pocházející z Thajska se v posuzovaném období snížil z 1 534 000 kusů v roce 2007 na 1 397 000 kusů v období přezkumného šetření. Pokles dovozu odpovídal vývoji, který vykazovala spotřeba, jelikož jeho podíl na trhu zůstal na 7 %. Jízdní kola dovážená z Thajska však patří do střední kategorie a šetření s použitím srovnáním podle jednotlivých modelů ukázalo, že se dovoz z Thajska prodává za vyšší cenu než podobné modely vyráběné výrobním odvětvím Unie. V posuzovaném období mimoto vykazovala cena dovozu rostoucí tendenci a v porovnání s rokem 2007 se v období přezkumného šetření zvýšila o 27 %.

3) *Srí Lanka*

- (62) Dovoz ze Srí Lanky se v posuzovaném období téměř zdvojnásobil z 574 000 kusů v roce 2007 na 1 101 000 kusů v období přezkumného šetření a jeho podíl na trhu dosáhl na konci posuzovaného období 5 %. Jedna strana však tvrdila, že čínští vývozcí obcházejí antidumpingová cla prostřednictvím překládky na Srí Lance. V současnosti nemá Komise dostatečné informace, aby mohla vyvodit závěr ohledně vývoje tohoto dovozu. Za této situace nelze vyloučit, že dovoz udávaný jako dovoz pocházející ze Srí Lanky přispívá k újmě způsobované výrobnímu odvětví Unie.
- (63) Po zpřístupnění výsledků šetření jedna ze zúčastněných stran namítla, že závěry o možném obcházení opatření prostřednictvím překládky na Srí Lance jsou pouhou domněnkou a že žádná tvrzení týkající se obcházení

přes Srí Lanku by neměla být brána v potaz při závěrečných zjištěních. Jako odpověď na toto tvrzení je třeba podtrhnout, že, jak je jasně řečeno výše v 62. bodě odůvodnění, Komise v této věci nevyvodila žádný závěr.

6. **Hospodářská situace výrobního odvětví Unie**6.1 *Předběžné poznámky*

- (64) V souladu s čl. 3 odst. 5 základního nařízení posoudila Komise veškeré relevantní hospodářské činitele a ukazatele, které ovlivňují situaci výrobního odvětví Unie.

- (65) Jak bylo objasněno výše, vzhledem k vysokému počtu žádajících výrobců v Unii bylo nutné použít ustanovení o výběru vzorku. Za účelem analýzy újmy byly ukazatele újmy zjištěny takto:

— Makroekonomické prvky (výrobní kapacita, objem prodeje, podíl na trhu, zaměstnanost, produktivita, růst, velikost dumpingových rozpětí a překonání účinků minulého dumpingu) byly posouzeny na úrovni celé výroby v Unii, a to na základě informací získaných od národních sdružení výrobců v Unii a od jednotlivých společností. Tyto údaje byly, pokud to bylo možné, porovnány s celkovými informacemi získanými z příslušných oficiálních statistik.

— Analýza mikroekonomických prvků (zásoby, prodejní ceny, peněžní tok, ziskovost, návratnost investic, schopnost získávat kapitál, investice a mzdy) byla provedena na úrovni jednotlivých společností, tj. na úrovni výrobců v Unii, kteří byli zařazeni do vzorku.

6.2 *Makroekonomické ukazatele*a) *Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity*

- (66) Výroba výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období každý rok mírně snižovala. Do konce období přezkumného šetření výroba v porovnání s rokem 2007 klesla o 11 %, což odpovídalo vývoji spotřeby. Podrobné údaje jsou uvedeny v tabulce 5:

Tabulka 5 – Celková výroba v Unii

	2007	2008	2009	OPŠ
Objem (v ks)				
Výroba	13 813 966	13 541 244	12 778 305	12 267 037
Index (2007 = 100)	100	98	93	89

⁽¹⁾ Úř. věst. L 183, 14.7.2005, s. 30.

- (67) Výrobní kapacita se mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření mírně zvýšila o 2 %. Jelikož se výroba snížila, výsledné využití kapacity vykazovalo mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření celkový pokles o 13 % a v období přezkumného šetření činila míra využití kapacity 81 %. Podrobné údaje jsou uvedeny níže:

Tabulka 6 – Výrobní kapacita a využití kapacity

	2007	2008	2009	OPŠ
Objem (v ks)				
Výrobní kapacita	14 785 000	15 804 000	15 660 000	15 118 000
Index (2007 = 100)	100	107	106	102
Využití kapacity	93 %	86 %	82 %	81 %
Index (2007 = 100)	100	92	87	87

b) Objem prodeje

- (68) Objem prodeje uskutečněného výrobním odvětvím Unie na trhu Unie nezávislým zákazníkům se mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření snížil o 13 %. Tento vývoj odpovídá obecné tendenci poklesu spotřeby na trhu Unie. Podrobné údaje jsou uvedeny níže:

Tabulka 7 – Prodej nezávislým odběratelům

	2007	2008	2009	OPŠ
Objem (v ks)	12 838 638	12 441 446	11 604 072	11 134 061
Index (2007 = 100)	100	97	90	87

c) Podíl na trhu

- (69) Podíl výrobního odvětví Unie na trhu mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření mírně kolísal. Celkově došlo v posuzovaném období k poklesu o 1,3 procentního bodu. Podrobné údaje jsou uvedeny níže:

Tabulka 8 – Podíl na trhu Unie

	2007	2008	2009	OPŠ
Podíl na trhu Unie	56,0 %	55,4 %	56,4 %	54,7 %
Index (2007 = 100)	100	99	101	98

d) Zaměstnanost a produktivita

- (70) Zaměstnanost se v posuzovaném období snížila o 9 %, ze 14 925 zaměstnanců v roce 2007 na 13 646 v období přezkumného šetření.
- (71) V roce 2008 produktivita v porovnání s rokem 2007 mírně vzrostla, poté však klesla. Celkově se produktivita v posuzovaném období mírně snížila, a to o 3 %. Podrobné údaje jsou uvedeny níže:

Tabulka 9 – Celková zaměstnanost a produktivita v Unii

	2007	2008	2009	RIP
Počet zaměstnanců	14 925	14 197	14 147	13 646
Index (2007 = 100)	100	95	95	91
Produktivita (v ks/rok)	926	954	903	899
Index (2007 = 100)	100	103	98	97

- e) *Růst*
- (72) Je nutno poznamenat, že celkově se podíl výrobců v Unii na trhu mírně snížil o 1,3 procentního bodu, zatímco úroveň spotřeby klesla o 11 %, což jednoznačně ukazuje, že výrobci nemohli dosáhnout růstu.
- f) *Velikost dumpingového rozpětí*
- (73) Dumping z ČLR v období přezkumného šetření přetrvával. Jak je vysvětleno ve 34. bodě odůvodnění, kvůli nízké spolupráci ze strany čínských vývozců vychází výpočet dumpingu z průměrných cen získaných od Eurostatu. Jak je uvedeno v 35. bodě odůvodnění, údaje o průměrných cenách uváděné Eurostatem obsahují omezené informace o sortimentní skladbě, které mají pro výpočet dumpingového rozpětí značný význam; vzhledem k volné kapacitě v ČLR však nelze dopad skutečných dumpingových rozpětí na výrobní odvětví Unie považovat za zanedbatelný.
- g) *Překonání účinků minulého dumpingu*
- (74) Bylo analyzováno, zda se výrobnímu odvětví Unie podařilo překonat účinky minulého dumpingu. Byl vyvozen závěr, že k předpokládanému překonání účinků minulého dumpingu výrobním odvětvím Unie nedošlo v očekávaném rozsahu, jak ukazuje zejména trvale nízká ziskovost a nižší míra využití kapacity.

6.3 Mikroekonomické ukazatele

- h) *Zásoby*
- (75) Jeden výrobce nemohl kvůli své stávající vnitřní struktuře poskytnout pro posuzované období konzistentní údaje o zásobách. Údaje od této společnosti bylo proto nutné při analýze zásob v posuzovaném období vyloučit.
- (76) Zásoby jízdních kol se v posuzovaném období zvýšily z 880 935 kusů v roce 2007 na 1 091 516 kusů v období přezkumného šetření, což představuje nárůst ve výši 24 %. Podrobné údaje jsou uvedeny níže:

Tabulka 10 – Zásoby

	2007	2008	2009	OPŠ
Objem (v ks)				
Konečný stav zásob	880 935	1 132 612	818 276	1 091 516
<i>Index (2007 = 100)</i>	100	129	93	124

- i) *Prodejní ceny a náklady*
- (77) Průměrná prodejní cena ze závodu účtovaná výrobním odvětvím Unie nezávislým zákazníkům v Unii v posuzovaném období mírně rostla. Celkově výrobní odvětví Unie zvýšilo mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření své ceny o 9 %, jak je objasněno v 79. bodě odůvodnění, což odpovídalo růstu výrobních nákladů.

Tabulka 11 – Jednotková cena na trhu Unie

	2007	2008	2009	OPŠ
Jednotková cena prodeje v Unii (v EUR/ks)	163	170	176	178
<i>Index (2007 = 100)</i>	100	104	108	109

- (78) Výrobní náklady byly vypočteny na základě váženého průměru všech typů obdobného výrobku vyráběného výrobcí zařazenými do vzorku.
- (79) Výrobní náklady se v daném období zvýšily o 9 %. Tento nárůst je zapříčiněn především změnou sortimentní skladby. Podrobné údaje jsou uvedeny níže:

Tabulka 12 – Jednotkové výrobní náklady

	2007	2008	2009	OPŠ
Jednotkové výrobní náklady (v EUR/ks)	165	169	180	180
<i>Index (2007 = 100)</i>	100	102	109	109

- (80) Po zpřístupnění výsledků šetření jedna ze stran prohlásila, že k růstu výrobních nákladů docházelo při současném významném poklesu nákladů na některé suroviny, konkrétně ocel a hliník, což by naznačovalo, že újmu, kterou utrpělo, si výrobní odvětví Unie způsobilo samo. Toto tvrzení však nebylo podloženo dostatečnými důkazy. Ve skutečnosti uvedená strana předložila pouze velmi obecné údaje o vývoji cen hliníku a oceli v posuzovaném období, avšak neuvedla, do jaké míry měl tento vývoj ovlivnit celkové náklady na výrobu jízdních kol. Tento argument byl navíc vznesen až po zpřístupnění výsledků šetření, tj. v pokročilé fázi řízení, a nebylo jej tedy již možné ověřit. Uvedené tvrzení bylo proto odmítnuto.

j) *Ziskovost*

- (81) Celková ziskovost výrobců zařazených do vzorku, pokud jde o dotčený výrobek, byla v prvním roce posuzovaného období záporná (– 1,7 %). V roce 2008 vykázali výrobci v Unii zisk. V roce 2009 a v období přezkumného šetření však bylo výrobní odvětví opět ztrátové.
- (82) Výše uvedený vývoj ukazuje, že situace výrobního odvětví je nestabilní v porovnání s předchozím šetřením, při němž ziskovost výrobního odvětví Unie v období přezkumného šetření činila 3,6 %.

Tabulka 13 – Ziskovost

	2007	2008	2009	OPŠ
Ziskovost prodeje Unie	– 1,7 %	0,6 %	– 2,2 %	– 1,1 %
<i>Index (2007 = 100)</i>	– 100	33	– 129	– 68

- (83) Po zpřístupnění výsledků šetření bylo namítnuto, avšak bez poskytnutí jakýchkoli podpůrných dokumentů, které by dokazovaly správnost takového tvrzení, že výrobní odvětví Unie nedokázalo zvýšit svoji efektivnost a výkon. Šetření naopak prokázalo, že výrobní odvětví Unie vyvinulo zjevné úsilí, aby se přizpůsobilo cenovému tlaku dumpingových dovozů, a sice novým rozmístěním výroby v rámci Unie, a zvýšilo tak efektivnost nákladů, jak je uvedeno níže v 85. bodě odůvodnění. Tato tvrzení byla proto odmítnuta.

k) *Návratnost investic*

- (84) Investice do odvětví dotčeného výrobku se v posuzovaném období významně snížily, a to z 21 491 000 EUR v roce 2007 na 11 738 000 EUR v období přezkumného šetření. To lze do značné míry vysvětlit hospodářskou krizí, která začala v roce 2008 a vyvrcholila v období přezkumného šetření, kdy byl přístup k novému kapitálu ještě obtížnější a odhady prodeje pesimistické.
- (85) Je třeba podotknout, že se značná část investic uskutečnila s cílem zefektivnit výrobní proces a udržet krok s nejnovějšími technologiemi. Při tomto procesu byla určitá výrobní kapacita přesunuta ze západoevropských zemí do zemí ve východní Evropě, čímž se výrobní základna rozšířila téměř do všech členských států a což prokázalo životaschopnost výrobního odvětví Unie a jeho úsilí o udržení konkurenceschopnosti.

Tabulka 14 – Investice a návratnost investic

	2007	2008	2009	OPŠ
Investice (v tis. EUR)	21 491	21 743	10 701	11 738
<i>Index (2007 = 100)</i>	100	101	50	55
Návratnost investic	– 16 %	5 %	– 20 %	– 10 %

- (86) Jeden výrobce nebyl kvůli své vnitřní struktuře schopen poskytnout pro posuzované období konzistentní údaje o vytvořených čistých stálých aktivech za účelem výpočtu návratnosti investic. Údaje této společnosti proto musely být při analýze návratnosti investic za posuzované období vyloučeny.
- (87) Návratnost investic odpovídala vývoji ziskovosti. V roce 2007 zaznamenali výrobci v Unii zařazení do vzorku zápornou návratnost investic ve výši 16 %, která se během období přezkumného šetření mírně zvýšila na zápornou hodnotu ve výši 10 %.

l) Peněžní tok a schopnost získávat kapitál

- (88) Jeden výrobce nebyl kvůli své struktuře schopen poskytnout pro posuzované období konzistentní údaje o peněžním toku, a nebylo tudíž možné odhadnout peněžní tok pouze pro tu část jeho celkové činnosti, která se týkala jízdních kol. Údaje této společnosti proto musely být při analýze peněžního toku za posuzované období vyloučeny.
- (89) Peněžní tok, což je schopnost výrobního odvětví samofinancovat své činnosti, byl v šetřeném období kladný. Mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření se však snížil přibližně o 33 %. Podrobné údaje jsou uvedeny níže:

Tabulka 15 – Peněžní tok

	2007	2008	2009	OPŠ
Peněžní tok (v tis. EUR)	19 981	20 767	19 261	13 350
<i>Index (2007 = 100)</i>	100	104	96	67

- (90) Výrobci zařazení do vzorku získávají kapitál buď interně – pokud patří k určité skupině společností – nebo prostřednictvím bankovních úvěrů. V ostatních případech se jako zdroj financování využívá peněžní tok vytvořený příslušnou společností. Žádný z výrobců zařazených do vzorku nevykazoval žádné zvláštní problémy při získávání kapitálu.

m) Mzdy

- (91) V posuzovaném období se mzdové náklady na zaměstnance zvýšily o 11 %. To odráží přesun výroby k o něco propracovanějším výrobkům.

Tabulka 16 – Mzdy

	2007	2008	2009	OPŠ
Mzdové náklady na zaměstnance (v EUR)	20 239	20 880	22 499	22 541
<i>Index (2007 = 100)</i>	100	103	111	111

- (92) Po zpřístupnění výsledků šetření bylo namítnuto, že mzdové náklady na zaměstnance rostly v době, kdy poptávka klesala, což by znamenalo, že si výrobní odvětví v Unii újmu způsobilo samo. Jak ukazuje tabulka výše, mzdové náklady na zaměstnance v posuzovaném období skutečně vzrostly, a to o 11 %. Jak je však vysvětleno v 70. bodě odůvodnění, snížil se počet zaměstnanců o 9 %. Celkové mzdové náklady tudíž vzrostly pouze o 2 %. Bylo proto shledáno, že celkový dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie byl velmi malý.

7. Závěr ohledně újmy

- (93) Stávající antidumpingová opatření měla jednoznačně vliv na situaci výrobního odvětví Unie. Tomu se do jisté míry podařilo využít existenci opatření k udržení stálého

podílu na trhu. Výroba v Unii se však snížila a ziskové rozpětí bylo i nadále nedostatečné. Veškeré možnosti dalšího růstu a dosažení zisku byly mařeny tlakem dumpingového dovozu, pokud jde o cenu a objem.

- (94) Jak je uvedeno v 53. bodě odůvodnění, objem dovozu z ČLR se mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření snížil. K největšímu poklesu objemu dovozu však došlo mezi lety 2008 a 2009, kdy ceny dovozu z ČLR významně vzrostly. Jak však ukázalo šetření a jak bylo objasněno v 58. bodě odůvodnění, tento nárůst cen nebyl dostatečný, aby umožnil zlepšit situaci výrobního odvětví. Ceny dovozu z ČLR byly ve skutečnosti o 53 % nižší než ceny výrobního odvětví Unie.

- (95) Situace výrobního odvětví Unie je jednoznačně nestabilní, jelikož výrobní odvětví je ztrátové. Téměř všechny ukazatele újmy týkající se finančních výsledků výrobců v Unii – jako je ziskovost, návratnost investic a peněžní tok – se v posuzovaném období zhoršily. Nelze proto konstatovat, že situace výrobního odvětví Unie je stabilní. Situaci by mohl mimoto dále zhoršit tlak vyvíjený případným dovozem obcházejícím opatření.
- (96) Na základě těchto skutečností se konstatuje, že se výrobní odvětví Unie celkově i nadále nachází v nejisté hospodářské situaci a je mu nadále působena podstatná újma ve smyslu článku 3 základního nařízení.

8. Dopad dumpingového dovozu a ostatních činitelů

8.1 Dovozy dumpingového dovozu

- (97) Současně s klesající spotřebou v Unii se mírně snížil i podíl čínského dovozu na trhu ze 4,4 % na 3,1 % (viz 53. bod odůvodnění). Jak je uvedeno v 58. bodě odůvodnění, na základě výpočtu bez antidumpingového cla byly v období přezkumného šetření ceny čínského dovozu o 53 % nižší než ceny výrobního odvětví Unie. Připomíná se, že sazba cla činí 48,5 %. Úroveň cenového podbízení proto na jedné straně prokazuje účinnost zavedených cel a na straně druhé nutnost zachování opatření. Tento závěr podporuje i skutečnost, že zjištěné cenové podbízení bylo ve stejné výši jako při posledním přezkumném šetření. Škodlivý cenový dopad dumpingového dovozu z ČLR způsobujícího újmu na výrobní odvětví Unie je tedy i nadále značný a, jak je vysvětleno v 58. bodě odůvodnění, je pravděpodobné, že bude pokračovat.

8.2 Dopad hospodářské krize

- (98) Kvůli nepříznivým hospodářským podmínkám v období přezkumného šetření se spotřeba jízdních kol snížila. V reakci na vývoj spotřeby se snížila rovněž výroba a zaměstnanost. Jelikož odvětví jízdních kol nemá vysoké fixní náklady, neměl pokles výroby dopad na ziskovost odvětví výroby jízdních kol v Unii.
- (99) Po zpřístupnění výsledků šetření bylo namítnuto, že výrobní odvětví Unie vytvářelo dodatečné výrobní kapacity v době, kdy spotřeba v Unii klesala, což mělo negativní dopad na jeho situaci. Toto tvrzení neodpovídá vývoji spotřeby a kapacity, jak jsou popsány výše v 52. a 67. bodě odůvodnění. Spotřeba ve skutečnosti klesala převážně v letech 2008 a 2009, zatímco výrobní kapacita se zvýšila již o rok dříve, tedy v roce 2007 a v roce 2008. Toto tvrzení bylo proto odmítnuto.

8.3 Dovozy z ostatních zemí

- (100) Jak je vysvětleno v 59. bodě odůvodnění, objem dovozu z dalších třetích zemí se snížil o 6 %, což odpovídá vývoji zaznamenanému u spotřeby. Podíl dovozu

z ostatních třetích zemí na trhu vzrostl ze 40 % v roce 2007 na 42 % v období přezkumného šetření. Průměrná cena tohoto dovozu se mezi rokem 2007 a obdobím přezkumného šetření zvýšila o 6 %. Dotčený výrobek byl dovážen zejména z Tchaj-wanu, Thajska a ze Srí Lanky.

- (101) Podíl dovozu z Tchaj-wanu se v posuzovaném období mírně zvýšil (ze 14 % na 15 %). Z dostupných informací však vyplývá, že (jak je objasněno v 60. bodě odůvodnění) dovoz z Tchaj-wanu konkuruje jízdním kolům vyráběným v Unii za poctivých podmínek.
- (102) Podíl dovozu z Thajska zůstal v posuzovaném období beze změn. Jak je objasněno v 61. bodě odůvodnění, z dostupných informací vyplývá, že během období přezkumného šetření se tento dovoz prodával za cenu konkurující ceně podobných jízdních kol vyráběných v Unii.
- (103) Dovozy pocházející ze Srí Lanky v posuzovaném období vzrostly o 92 %. Jeho podíl na trhu v období přezkumného šetření činil 5 %. Jak je však vysvětleno v 62. bodě odůvodnění, dovoz ze Srí Lanky údajně zahrnuje jízdní kola čínského původu.
- (104) Pokud jde o největší vývozce jízdních kol do Unie, lze závěrem konstatovat, že dovoz z Tchaj-wanu a Thajska nemohl mít negativní dopad na situaci výrobního odvětví Unie, a to především s ohledem na cenové úrovně (podobné či dokonce vyšší než ceny výrobního odvětví Unie). Naopak nelze vyloučit, že dovoz vykázaný jako dovoz pocházející ze Srí Lanky přispívá k újmě způsobované výrobnímu odvětví Unie.

8.4 Obcházení

- (105) Uvádělo se a bylo doloženo, že čínští vývozci trvale obcházejí platná opatření prostřednictvím dovozu přes různé země a že tento dovoz způsobuje výrobnímu odvětví Unie újmu. S přihlédnutím k důkazům o obcházení, které v minulosti získal Evropský úřad pro boj proti podvodům („OLAF“), a to zejména co se týče dovozu přes Filipíny, nelze vyloučit, že na trhu dosud dochází k tomuto protiprávnímu jednání a že toto jednání způsobuje výrobnímu odvětví Unie újmu.

E. PRAVDĚPODOBNOST PŘETRVÁVÁNÍ ÚJMY

1. Předběžné poznámky

- (106) Jak je popsáno v 66. až 91. bodě odůvodnění, uložení antidumpingových opatření umožnilo výrobnímu odvětví Unie zotavit se ze způsobené újmy, avšak pouze do jisté míry. V průběhu posuzovaného období byla výrobní odvětví Unie v ohrožení a jeho situace byla nejistá, neboť muselo nadále čelit přetrvávajícím škodlivým účinkům dumpingového dovozu z ČLR.

(107) V souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení byl posouzen dovoz z dotčené země s cílem zjistit, zda je pravděpodobné přetrvávání újmy.

2. Objemy čínského vývozu

(108) Jak bylo uvedeno v 40. bodě odůvodnění, je čínské odvětví jízdních kol orientováno na vývoz. Čínská jízdní kola se prodávají na největších světových trzích, zejména v USA a v Japonsku, kde mají dominantní postavení. Jak bylo uvedeno v předchozím šetření⁽¹⁾, koncem 90. let se čínským vyvážejícím výrobcům po dvouleté nepřítomnosti na trhu USA v důsledku uložení antidumpingových opatření podařilo během velmi krátké doby významně zvýšit přítomnost na tomto trhu. V roce 2009 činil vývoz čínských jízdních kol do USA okolo 14 055 000 kusů, a to při celkové spotřebě 14 888 000 kusů.

(109) Tato situace ukazuje, že čínští výrobci jsou schopni rychle vyvážet a pronikat na nové trhy a udržovat si zde po dlouhou dobu dominantní postavení.

(110) Po zpřístupnění výsledků šetření jedna ze stran prohlásila, že pokud by se opatření nechala vypršet, neznamenalo by to výrazný nárůst dovozu čínských jízdních kol, jelikož čínští vývozci mají potíže s dodržováním evropských bezpečnostních norem pro jízdní kola (EN 14764, EN 14765, EN 14766 a EN 14781). Toto tvrzení však nebylo podloženo žádnými dokumenty, které by prokázaly jeho správnost. Naopak, šetření prokázalo, že významná část jízdních kol a jeho součástí je již dovážena z ČLR a splňuje potřebné bezpečnostní normy. Proto nebyl žádný důvod se domnívat, že by čínští výrobci nebyli schopni dodržovat platné bezpečnostní normy pro jízdní kola. Toto tvrzení bylo proto odmítnuto.

3. Volná kapacita na trhu v ČLR

(111) Jak bylo popsáno ve 41. bodě odůvodnění, údaje shromážděné v průběhu šetření ukázaly, že v ČLR existuje značná volná kapacita. Byly získány jednoznačné údaje vedoucí k závěru, že by při neexistenci antidumpingových opatření velká část této volné kapacity mohla být využita ke zvýšení vývozu do Unie, pokud by. Tento závěr potvrzuje zejména skutečnost, že nic nenasvědčuje tomu, že by trhy ve třetích zemích či domácí trh mohly absorbovat případnou dodatečnou výrobu z ČLR.

(112) Po zpřístupnění výsledků šetření bylo kromě toho namítnuto, že růst nákladů práce v Číně vážně omezí růst čínské výrobní kapacity. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že, jak je uvedeno ve 26. bodě odůvodnění, míra spolupráce ze strany čínských vyvážejících výrobců byla velmi nízká a že nebyly poskytnuty údaje týkající se nákladů práce a kapacity v ČLR. Příslušná strana navíc neposkytla žádné důkazy na podporu svého tvrzení. To bylo proto nutné odmítnout.

4. Tvrzení o údajném obcházení

(113) Jak bylo vysvětleno v 105. bodě odůvodnění, uvádělo se a bylo doloženo, že čínští vývozci trvale obcházejí opatření prostřednictvím dovozu přes různé země. V případě Filipín to potvrdil i OLAF. Toto jednání ukazuje, že čínští vývozci mají o atraktivní trh Unie velký zájem.

5. Závěr

(114) Výrobní odvětví Unie bylo řadu let poškozováno účinky čínského dumpingového dovozu a jeho hospodářská situace je nadále nestabilní.

(115) Jak bylo prokázáno výše, výrobní odvětví Unie se díky platným antidumpingovým opatřením dokázalo zotavit z účinků čínského dumpingu. Během období přezkumného šetření se však nacházelo v obtížné hospodářské situaci. Pokud by výrobní odvětví Unie za této situace bylo vystaveno zvýšenému objemu levného dumpingového dovozu z dotčené země, vedlo by to pravděpodobně k dalšímu zhoršení jeho prodeje, podílu na trhu, prodejních cen a rovněž k dalšímu zhoršení jeho finanční situace.

(116) Jak je mimoto uvedeno v 58. bodě odůvodnění, bylo rovněž zjištěno, že skutečnost, že prodejní ceny čínských výrobců jsou v průměru o 53 % nižší než ceny výrobního odvětví Unie, naznačuje, že by v případě neexistence opatření čínští vyvážející výrobci pravděpodobně vyváželi dotčený výrobek na trh Unie s cenami výrazně nižšími, než jsou ceny výrobního odvětví Unie.

(117) Vzhledem ke zjištěním, k nimž se dospělo v průběhu šetření, zejména ohledně volné kapacity v ČLR, orientace čínského výrobního odvětví na vývoz a minulého chování čínských vývozců na zahraničních trzích, je pravděpodobné, že by případné zrušení opatření vedlo k přetrvávání újmy.

(118) Jak je uvedeno ve 105. a 113. bodě odůvodnění, obcházení opatření podporuje závěr ohledně pravděpodobného přetrvávání újmy. Představuje jednoznačný důkaz, že trh v Unii je i nadále atraktivním trhem pro čínské výrobce, kteří by v případě neexistence antidumpingových opatření pravděpodobně do Unie vyváželi ve vyšších objemech.

F. ZÁJEM UNIE

1. Úvod

(119) V souladu s článkem 21 základního nařízení bylo zkoumáno, zda lze navzdory závěru ohledně dumpingu způsobujícího újmu jednoznačně dospět k závěru, že zachování antidumpingových opatření uložených na dovoz z ČLR by nebylo v zájmu Unie.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 175, 14.7.2000, s. 49.

(120) Je třeba připomenout, že v předchozích šetřeních nebylo přijetí opatření pokládáno za odporující zájmu Unie. Skutečnost, že stávající šetření je přezkumem, tedy analýzou situace, ve které jsou antidumpingová opatření již v platnosti, navíc umožňuje zhodnotit jakékoli nepřiměřené nežádoucí dopady, které mohla mít platná antidumpingová opatření na dotčené strany.

(121) Určení zájmu Unie vycházelo z posouzení dílčích dotčených zájmů, tj. zájmů výrobního odvětví Unie, dovozců a uživatelů.

2. Zájem výrobního odvětví Unie

(122) Odvětví jízdních kol v Unii prokázalo svou životaschopnost a konkurenceschopnost při spravedlivých tržních podmínkách. Šetření však prokázalo, že situace výrobního odvětví je dosud nejistá s finančním výsledkem blížícím se hranici rentability. Na trhu Unie je proto nutno zachovat podmínky pro účinnou hospodářskou soutěž.

(123) Vzhledem ke skutečnosti, že výrobní odvětví Unie do značné míry vyvíjí nové modely jízdních kol, tyto budou mít rovněž plně prospěch z tohoto vývoje, pokud jde o objem prodeje a ceny, bude-li prostřednictvím opatření tlak ze strany dumpingového dovozu i nadále pod kontrolou.

(124) Usuzuje se, že zachování opatření přinese prospěch výrobnímu odvětví Unie, které by pak mohlo zachovat a případně zvýšit své objemy prodeje a pravděpodobně i prodejní ceny, a tím dosáhnout potřebné úrovně návratnosti, která mu umožní investovat do nových technologií.

(125) Pokud by naopak opatření uložená na dovoz z ČLR pozbyla platnosti, došlo by pravděpodobně k dalšímu narušení obchodu, jež by nevyhnutelně zastavilo proces zotavování výrobního odvětví Unie. Vzhledem k volné výrobní kapacitě v ČLR a minulému chování čínských vývozců na zahraničních trzích je zřejmé, že pokud by opatření pozbyla platnosti, bylo by pro výrobní odvětví Unie velmi těžké, ne-li nemožné, zotavit se, a dokonce i udržet si své postavení. Újma způsobovaná výrobnímu odvětví Unie by se pravděpodobně dále zhoršila, což by mohlo vést k dalšímu snižování výrobní kapacity v Unii a k uzavření řady výrobních podniků. Vyvozuje se proto závěr, že antidumpingová opatření jsou v zájmu výrobního odvětví Unie.

(126) Vzhledem k závěrům ohledně situace výrobního odvětví Unie uvedeným v 93. až 96. bodě odůvodnění a na základě tvrzení souvisejících s analýzou pravděpodobného přetrvávání újmy, jak bylo objasněno v 106. až

117. bodě odůvodnění, lze mít rovněž za to, že pokud by antidumpingová opatření pozbyla platnosti, finanční situace výrobního odvětví Unie by se pravděpodobně vážně zhoršila.

3. Zájem uživatelů

(127) Toto šetření podpořila Evropská federace cyklistů (ECF), zastřešující organizace národních cyklistických sdružení v Evropě.

(128) Federace ECF tvrdí, že Evropa je nejvýznamnějším trhem s moderními výrobky určenými pro cyklistiku s vysokými normami jakosti a bezpečnosti a že příliv výrobků z ČLR by tyto normy snížil. ECF mimoto uvedla, že hospodářství Unie má obrovský potenciál růstu odvětví jízdních kol, který by byl ohrožen, pokud by antidumpingová cla pozbyla platnosti.

(129) Připomíná se, že v předchozích šetřeních bylo zjištěno, že dopad uložení opatření na uživatele nebude významný. Navzdory existenci opatření byli dovozci/uživatelé v Unii i nadále schopni pořizovat své dodávky mimo jiné v ČLR. Nebyly předloženy žádné údaje, zda se při hledání jiných zdrojů vyskytly problémy. Vyvozuje se proto závěr, že zachování antidumpingových opatření nebude mít pravděpodobně na uživatele v Unii vážný dopad.

4. Zájem dodavatelů

(130) Během šetření se přihlásila evropská asociace výrobců součástí a příslušenství pro jízdní kola (COLIPED). Asociace COLIPED tvrdila, že v Unii je přibližně 300 výrobních závodů, které dodávají díly výrobcům jízdních kol a které zaměstnávají přibližně 7 300 osob, a že další existence dodavatelského odvětví proto nevyhnutně závisí na zachování výroby jízdních kol v Evropě. V tomto ohledu bylo zjištěno, že pokud by opatření neexistovala, je nutno očekávat, že dojde k dalšímu ukončení výroby jízdních kol v Evropě, což by mělo nepříznivé dopady na odvětví součástí v Unii a ohrozilo by to zaměstnanost v dodavatelském odvětví. Vyvozuje se proto závěr, že uložení antidumpingových opatření je v zájmu dodavatelů.

5. Zájem dovozců

(131) Od dovozců, kteří nejsou ve spojení, byla ohledně dovozu z ČLR obdržena pouze jedna odpověď na dotazník, tento dotazník však byl neúplný, jelikož se společnost chystala ukončit svou výrobu z důvodů, které nezveřejnila.

(132) Především je nutno uvést, že vzhledem k nízké úrovni spolupráce ze strany dovozců nebylo možno provést náležité úplné posouzení případných účinků uložení či neuložení opatření. Rovněž je třeba připomenout, že účelem antidumpingových opatření není bránit dovozu, nýbrž obnovit spravedlivý obchod a zajistit, aby se dovoz neuskutečňoval za dumpingové ceny způsobující újmu. Jelikož na trh Unie bude moci i nadále vstupovat dovoz za přiměřené ceny a bude pokračovat rovněž dovoz z ostatních třetích zemí, je pravděpodobné, že tradiční podnikání dovozců nebude významně dotčeno. Je rovněž

zřejmé, že výrobci v Unii mají dostatečnou kapacitu na pokrytí případné zvýšené poptávky po jízdních kolech. Jak je mimoto patrné z tabulky uvedené v 59. bodě odůvodnění, dovoz z ostatních třetích zemí naznačuje, že v těchto zemích existuje značná kapacita pro výrobu jízdních kol. Je proto nanejvýš nepravděpodobné, že by mohlo dojít k tomu, že na trhu bude nedostatek jízdních kol.

- (133) Jelikož na trh Unie bude moci i nadále vstupovat dovoz za přiměřené ceny, je pravděpodobné, že tradiční podnikání dovozců bude pokračovat i v případě, budou-li antidumpingová opatření uložená na dumpingový dovoz z ČLR zachována. Tento závěr dále podporuje nízká úroveň spolupráce ze strany dovozců, kteří nejsou ve spojení, a skutečnost, že po uložení opatření na dovoz z ČLR nebylo možno při šetření shromáždit důkazy o tom, že se dovozci setkávají s obzvláštními potížemi.

6. Závěr

- (134) Zachování opatření uložených na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR by jednoznačně bylo v zájmu výrobního odvětví Unie, spotřebitelů a dodavatelů součástí jízdních kol v Unii. Umožnilo by výrobnímu odvětví Unie růst a zlepšit finanční situaci v obnovených podmínkách spravedlivé hospodářské soutěže. Významně dotčení nebudou ani dovozci, jelikož na trhu budou i nadále dostupná jízdní kola za přiměřené ceny. Pokud by naopak opatření uložena nebyla, výrobci jízdních kol v Unii by pravděpodobně ukončili svou činnost, což by ohrozilo rovněž existenci dodavatelů součástí jízdních kol v Unii.
- (135) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se vyvozují závěr, že neexistují přesvědčivé důvody pro neuložení antidumpingových cel na dovoz jízdních kol pocházejících z ČLR.

G. KONEČNÁ ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ

- (136) Na základě výše uvedených skutečností by antidumpingová opatření uložená na dovoz jízdních kol měla být zachována. Podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení opatření platí prodloužení platnosti opatření na základě přezkumu před pozbytím platnosti obvykle po dobu pěti let, neexistují-li konkrétní důvody či okolnosti, které by si žádaly kratší období.
- (137) V této souvislosti je nutno uvést, že se stávající šetření vyznačuje zvláštními okolnostmi (jak je uvedeno v 1. a 48. bodě odůvodnění), jež by se měly náležitě odrazit rovněž na době platnosti antidumpingových opatření. Výrobní odvětví Unie má v podstatě prospěch z netypického souboru opatření, která jsou kombinací valorických cel uložených na hotová jízdní kola a režimu osvobození od cla, který tomuto výrobnímu odvětví umožňuje používat čínské součásti jízdních kol osvobozené od cel uložených proti obcházení, jsou-li splněny zvláštní podmínky.

- (138) Tento přezkum před pozbytím platnosti potvrdil složitost odvětví jízdních kol a jeho úzké propojení s odvětvím součástí jízdních kol. Přezkum prokázal, že odvětví jízdních kol v Unii využívá při dovozu součástí jízdních kol do značné míry režim osvobození od cla, jak je uvedeno v 1. bodě odůvodnění. Je proto důležité fungování opatření pravidelně přezkoumávat. Na základě těchto skutečností se zvažovalo, zda by opatření měla být omezena na tři roky.

- (139) Po zpřístupnění výsledků šetření řada výrobců v Unii a jejich sdružení namítala, že by opatření měla být prodloužena na 5 let. Tyto strany zejména uváděly, že výrobci jízdních kol jsou připraveni investovat do výroby součástí jízdních kol, aby omezili svoji závislost na dovozu čínských součástí, ale že 3 roky nestačí k návratnosti takových investic.

- (140) Argument, že některé strany investovaly nebo hodlají investovat do výroby jízdních kol nebo jejich součástí, není relevantní z hlediska posuzování potřeby a délky trvání antidumpingových opatření v kontextu přezkumu před pozbytím platnosti. Délka trvání antidumpingových opatření může vycházet pouze ze zjištění, že pokud by jejich platnost vypršela, vedlo by to pravděpodobně k pokračování nebo obnovení dumpingů a újm.

- (141) Jak bylo vysvětleno již ve 137. bodě odůvodnění výše, je třeba připomenout, že od původního uložení opatření v roce 1993 a jejich rozšíření na součásti jízdních kol v roce 1997 se stav výroby jízdních kol v Unii významně změnil, když bylo uděleno více než 250 výjimek. Opatření týkající se jízdních kol jsou kromě toho úzce spojena s opatřeními rozšířenými na součásti jízdních kol a se systémem udělování výjimek. Vzhledem k těmto skutečnostem je závěr, že opatření vyžadují přezkoumávání, jak je konstatováno výše ve 138. bodě odůvodnění, stále platný. V tomto ohledu Rada poznamenává, že Komise má podle čl. 11 odst. 3 základního nařízení možnost zahájit *ex officio* prozatímní přezkum vztahující se na dumping, újmu i aspekty systému výjimek.

- (142) Z výše uvedených důvodů a vzhledem ke skutečnosti, že doba platnosti opatření bude v každém případě posuzována při jakémkoliv jejich případném přezkumu, je předčasné posuzovat v rámci současného šetření před pozbytím platnosti, zda existují zvláštní důvody nebo okolnosti, které by vyžadovaly jinou dobu platnosti, než je normální doba platnosti pěti let, jak je uvedeno v čl. 11 odst. 2 základního nařízení. Má se tudíž za to, že by opatření měla být prodloužena na dobu pěti let. Tím není dotčena skutečnost, že doba trvání stávajících antidumpingových opatření může být revidována při případném úplném prozatímním přezkumu, v závislosti na jeho zjištěních.

H. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- (143) Všechny strany byly informovány o základních skutečnostech a úvahách, na jejichž základě se zamýšlelo doporučit zachování stávajících opatření. Byla jim rovněž poskytnuta lhůta pro podání připomínek k zveřejněným informacím. Podání a připomínky byly v odůvodněných případech náležitě zohledněny.
- (144) Z výše uvedených skutečností vyplývá, že by antidumpingová cla měla být zachována po dobu pěti let,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Ukládá se konečné antidumpingové clo z dovozu jízdních a jiných kol (včetně dodávkových tříkolek, avšak s výjimkou

jednokolek) bez motoru, v současnosti kódů KN ex 8712 00 10 (kód TARIC 8712 00 10 90), 8712 00 30 a ex 8712 00 80 (kód TARIC 8712 00 80 90), pocházejících z Čínské lidové republiky.

2. Sazba konečného antidumpingového cla, která se vztahuje na čistou cenu s dodáním na hranice Unie před proclením, činí 48,5 % pro výrobky popsané v odstavci 1.

3. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Lucemburku dne 3. října 2011.

Za Radu
předsedkyně
J. FEDAK
