



**Lunds Universitet**

Ekonomihögskolan

Nationalekonomiska Institutionen

**Kandidatuppsats 10 poäng**

Januari 2006

## **EU:s ANTIDUMPNINGSPOLITIK**

Kvantitets- och priseffekter på EU:s cykelimport

**Niklas Jonsson & Jenny Svensson**

**Handledare**

Yves Bourdet

## **Sammanfattning**

Antidumpning är ett aktuellt ämne som ökat i omfattning under senare tid och som sedermera påverkar handelsflödet mellan länder i världen. I denna uppsats skildras EU:s antidumpningspolitik, från anmälan om dumpning till slutgiltiga åtgärder, problem och tänkbara effekter. Vidare kartläggs EU:s antidumpningsåtgärder mot asiatiska cykelproducenter samt vilka effekter dessa resulterar i. De länder som ingår i undersökningen är Kina, Taiwan, Vietnam, Indonesien, Malaysia och Thailand. Resultatet överensstämmer med de antaganden om importminskning, handelsomfördelning och prisökningar som tidigare forskning kommit fram till även om de inte är generellt applicerbara på alla länder i undersökningen då stora variationer förekommer.

**Nyckelord:** EU, antidumpning, dumpning, Asien, cykel

# Innehållsförteckning

<b>1 Inledning</b>	1
<b>2 Dumpning och antidumpning – definition och historik</b>	2
<b>2.1 Dumpning</b>	2
<b>2.2 Antidumpning</b>	3
<b>2.3 Historik</b>	4
<b>3 EU:s AD-politik – utformning och implementering</b>	6
<b>3.1 Anmälningförfarande</b>	6
3.1.1 Fastställande av dumpning	7
3.1.2 Fastställande av skada	8
3.1.3 Fastställande av samband mellan dumpad import och skada	9
3.1.4 <i>De minimis</i> regel	9
<b>3.2 Åtgärder och påföljder</b>	9
<b>3.3 Problem med EU:s AD-politik</b>	11
<b>4 Effekter av EU:s AD-politik</b>	14
<b>4.1 Effekter av AD-åtgärder avseende kvantitet och pris</b>	14
<b>4.2 Konkurrensbegränsande effekter</b>	15
<b>4.3 Välfärdseffekter</b>	16
<b>4.4 Ökat användande av Foreign Direct Investment</b>	16
<b>4.5 Övriga effekter</b>	18

<b>5 EU:s AD-åtgärder gällande cyklar - fördelning och implementering</b>	19
<b>5.1 AD-undersökning gentemot Kina och Taiwan</b>	19
5.1.1 Fastställande av dumpning	20
5.1.2 Fastställande av skada	22
5.1.3 Samband mellan dumpning och skada	24
5.1.4 Samhällsintresse	24
<b>5.2 AD-åtgärder gentemot Kina och Taiwan 1993-2005</b>	25
<b>5.3 AD-undersökning gentemot Vietnam</b>	28
5.3.1 Fastställande av dumpning	29
5.3.2 Fastställande av skada samt samband mellan dumpning och skada	29
<b>5.4 AD-undersökning gentemot Indonesien, Malaysia och Thailand</b>	30
5.4.1 Fastställande av dumpning	30
5.4.2 Fastställande av skada samt samband mellan dumpning och skada	31
<b>5.5 AD-åtgärder gentemot Indonesien, Malaysia och Thailand 1996-2002</b>	31
<b>5.6 Sammanställning och kommentar till AD-undersökning/åtgärder</b>	32
<b>6 EU:s cykelimport – handels- och priseffekter av AD-åtgärder</b>	35
<b>6.1 Importminskning</b>	35
<b>6.2 Handelsomfördelning</b>	37
<b>6.3 Prisförändringar</b>	39
<b>6.4 Kommentar</b>	41
<b>7 Slutsats</b>	43
<b>8 Källförteckning</b>	45

## **Förteckning över tabeller och figurer**

<b>Tabell 3.1 Nya utredningar indelade under produktkategori under perioden 2000 – 2004</b>	<b>7</b>
<b>Tabell 3.2 Definitiva AD-åtgärder verksamma mot de länder som är mest utsatta för EU:s AD-politik den 31 december 2004</b>	<b>10</b>
<b>Tabell 5.1 Sammanställning av AD-åtgärder</b>	<b>33</b>
<b>Figur 6.1 Importerad cykelkvantitet</b>	<b>36</b>
<b>Figur 6.2 Jämförelse av importerad cykelkvantitet</b>	<b>38</b>
<b>Figur 6.3 Importpriser</b>	<b>40</b>

## Förkortningar

AD	Antidumpning
CN-kod	Produktbeteckning
EBMA	European Bicycle Manufacturers Association
EU	Europeiska Unionen
EU-15	Europeiska medlemsländer t.o.m. 2004; Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Luxemburg, Irland, Italien, Nederländerna, Österrike, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland
Eurostat	EU:s statistiska databas
FDI	Foreign Direct Investment
GATT	General Agreement of Tariffs and Trade
MET	Market Economy Treatment
MNF	Multinationella Företag
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
OEM	Original Equipment Manufacturer
TTWMA	Taiwan Transportation Vehicle Manufacturer Association
WTO	World Trade Organization

# 1 Inledning

Antidumpning är ett aktuellt ämne som ökat i omfattning under senare tid och som sedermera påverkar handelsflödet mellan länder i världen. Det började som en populär protektionistisk åtgärd från i-länder men används idag även flitigt av u-länder.

Syftet med denna uppsats är att närmare undersöka EU:s antidumpningspolitik, att kartlägga antidumpningsåtgärder mot asiatiska cyklar samt att utvärdera vilka handels- och prisseffekter som dessa åtgärder ger. De länder som vi har valt att inkludera i undersökningen är Kina, Taiwan, Vietnam, Indonesien, Malaysia och Thailand, då de tillsammans utgör ungefär hälften av EU:s totala cykelimport och är de enda cykelexporterande länder som har drabbats av AD-åtgärder från EU.

De avgränsningar som har gjorts vad gäller innehållet i denna uppsats är att vi fokuserar på endast en produkt samt begränsar oss till att analysera enbart eventuella kvantitets- och prisskillnader som uppstått på grund av AD-åtgärder. Andra eventuella effekter av AD-åtgärder tas upp under rubriken ”Effekter av EU:s AD-politik” men dessa kommer inte att analyseras vidare under exemplet cyklar.

Kapitel 2 ger en introduktion till vad dumpning och antidumpning egentligen innebär samt historiken bakom. I kapitel 3 redogörs för EU:s antidumpningspolitik, tillvägagångssättet från anmälan om dumpning till slutgiltiga åtgärder, och även de problem som förekommer behandlas. I Kapitel 4 fortsätter fokus att ligga på EU men här diskuteras de effekter som kan uppkomma vid användandet av antidumpningsåtgärder. Kapitel 5 återger detaljerat de fall av antidumpningsärenden som riktats mot asiatiska cykeltillverkare under 1990-talet. I kapitel 6 prövas sedan om det statistiska materialet vi erhållit från OECD verkar överensstämma med de antaganden vi tidigare återgivit vad gäller importminskning, handelsomfördelning och prisökning. Uppsatsen avslutas med kapitel 7 ”Slutsatser”.

## 2 Dumpning och antidumpning - definition och historik

### 2.1 Dumpning

World Trade Organization (WTO) är en världshandelsorganisation bestående av 149 medlemsländer, där reglerna är kompromisser utformade av medlemsländernas regeringar<sup>1</sup>. WTO:s definition av dumpning är när ett företag exporterar en produkt till ett lägre pris än det pris företaget normalt skulle begära för produkten på sin hemmamarknad.

Det finns tre huvudkategorier för dumpning av en produkt<sup>2</sup>.

1. *Sporadisk dumpning*: Ett produktöverskott på den inhemska marknaden exporteras och man lyckas på så sätt bibehålla priset på den inhemska marknaden genom att inte skapa ett överskott på den inhemska marknaden. Sporadisk dumpning kan även ske helt utan avsikt i brist på information om framtida efterfrågan och valutaförändringar<sup>3</sup>.
2. *Underprissättning*: Målet med denna typ av dumpning är att eliminera konkurrensen på en marknad genom att erbjuda priser som är lägre än konkurrentens pris. Detta kan medföra att det dumpande företaget går med förlust på kort sikt för att senare kunna höja priset när man har monopol på marknaden.
3. *Ihållande dumpning*: Denna typ av dumpning används av ett monopolföretag som prisdiskriminerar mellan marknader i syfte att maximera sin vinst. Detta förfarande är endast möjligt om det finns tydliga barriärer mellan inhemska marknad och exportmarknad, såsom transportkostnader och bristfällig information.

---

<sup>1</sup> WTO, [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/thewto\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/thewto_e.htm) 2005-12-20

<sup>2</sup> Senior Nello (2005) s 78

<sup>3</sup> Hoekman (2001) s 319



## 2.2 Antidumpning

Antidumpning (AD) är en motåtgärd som används då dumpning har identifierats och bevisats. Åtgärderna är selektiva och kan användas mot en enskild producent samtidigt som det är effektivt, då åtgärder i princip kan sättas in omedelbart då en inhemsk industri hotas. Denna åtgärd utförs av respektive länders regeringar och inte på företagsnivå vilket ger WTO möjlighet att övervaka och reglera användandet av dessa. WTO strävar efter att minimera användandet av handelshinder men enligt det så kallade "Anti-Dumping Agreement" (GATT artikel VI 1994) tillåts regeringar att vidta åtgärder gentemot dumpning då den orsakar genuin skada på konkurrerande inhemsk industri<sup>4</sup>. En AD-åtgärd innebär att det drabbade landet lägger på en extra tullavgift, vanligen 20-40 % av den aktuella varans värde. Ett alternativ till tullar är minimipriser där berörda parter kommer överens om en prisnivå. De flesta AD-tullar tillämpas oftast under en period på fem år med möjlighet till förlängning<sup>5</sup>.

Enligt 1996 års kompletterande AD-reglering behöver följande tre villkor uppfyllas för vidtagande av AD-åtgärder<sup>6</sup>:

1. Konstaterande av dumpning, dvs. då priset på en produkt visar sig vara lägre vid export än produktens pris på hemmamarknaden. För att konstatera dumpning måste först ett skäligt pris på exportmarknaden beräknas (normal värde). Även ett skäligt pris för produkten på hemmamarknaden måste beräknas (export pris). Detta görs genom en serie komplexa analytiska steg enligt WTO:s regelverk.
2. En skada på den konkurrerande inhemska industrin. Den importerade produkten har eller väntas skada en betydande del av den aktuella industrin, så som förlorade marknadsandelar, minskad inkomst för producenten och minskat arbetskraftsbehov som följd.

---

<sup>4</sup> WTO, [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/agrm8\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/agrm8_e.htm) 2005-11-14

<sup>5</sup> Kommerskollegium, [http://www.kommers.se/page\\_disp.asp?node=100](http://www.kommers.se/page_disp.asp?node=100) 2005-11-14

<sup>6</sup> EU, [http://www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/anti\\_dumping/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/anti_dumping/index_en.htm) 2005-11-14

3. De sammanlagda fördelarna för samhället av AD-åtgärder måste överstiga nackdelarna så att den summerade samhällsnyttan blir positiv.

WTO:s medlemsländer måste två gånger om året meddela AD-kommittén om alla AD-undersökningar, -beräkningar och -åtgärder.

Tänkbara effekter vid införandet av AD-åtgärder är importminskning, handelsomfördelning, prisökning, främjandet av horisontella prissamarbeten och administrativa kostnader<sup>7</sup>. Dessa effekter behandlas mer djupgående i avsnittet om EU:s AD-politik.

## 2.3 Historik

Antidumpning har funnits i ett antal länders lagstiftning sedan början av 1900-talet men det var först 1967 som företeelsen togs upp i GATT. Fram till idag har över 3000 undersökningar granskats av GATT/WTO och de länder som främst har använt sig av åtgärden är Australien, Canada, EU och USA. Sedan WTO bildades 1994 har antalet u-länder som använder sig av antidumpning ökat dramatiskt och 1999 var huvudanvändarna bl.a. Argentina, Brasilien, Indien och Sydafrika. Kina och USA tillhör de länder som oftast har utsatts för AD-åtgärder och det är väldigt vanligt att åtgärder sker u-länder emellan<sup>8</sup>.

Antidumpningens historia inom GATT/WTO<sup>9</sup>:

- ✓ 1967 – Kennedy rundan, de första riktlinjerna drogs upp för hur och när AD-åtgärder skulle användas. Dessa riktlinjer var inte mycket värda i praktiken eftersom USA aldrig skrev under kodexen.
- ✓ 1980 – Tokyo rundan, under denna runda vidareutvecklades och klargjordes riktlinjerna från föregående runda betydligt vilket innebar ett förtydligande av antidumpningspolitiken. Å andra sidan var enbart 27 parter bundna till denna kodex.

---

<sup>7</sup> Hoekman (2001) s 323-325

<sup>8</sup> Hoekman (2001) s 315-316

<sup>9</sup> WTO, [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/adp\\_e/adp\\_info\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/adp_e/adp_info_e.htm) 2005-11-07

- ✓ 1994 – Uruguay rundan, denna runda började redan 1986 och är den runda som påverkat användandet av antidumpning mest. Bl.a. bestämdes att AD-åtgärder enbart får tas ut under en fem års period, åtgärder får ej tas om dumpningsmarginalen är mindre än två procent och anmälningsförfarandet gjordes kostsammare för anmälaren.

## 3 EU:s AD-politik - utformning och implementering

### 3.1 Anmälningförfarande

EU:s AD-politik bygger på GATT/WTO:s Artikel VI och finns dels i förordningen om antidumpning nr 384/96, dels i förordningen om antisubvention och utjämningsstullar nr 2026/97<sup>10</sup>. En dumpningsanmälan inlämnas skriftligen av en berörd industri eller företag inom EU eller av en medlemsstats regering till Europeiska Kommissionen. Vanligtvis drivs dessa anmälningar av europeiska intresseorganisationer där en större del av berörd bransch står bakom<sup>11</sup>. Från det att anmälan inkommit till Europeiska Kommissionen har denna 45 dagar på sig att undersöka om det förekommer tillräckliga bevis för att fortsätta förfarandet. Vid otillräckliga bevis eller om inte minst 25 % av den berörda EU-industrin står bakom anmälan kommer denna att avslås<sup>12</sup>. För att anmälan ska vara giltig måste den innehålla bevis på förekomst<sup>13</sup>:

1. av dumpning
2. av skada på berörd industri
3. av ett samband mellan dumpad import och skada

Dessutom finns ett fjärde kriterium som är unikt för EU som konstituerar att ett sanktionsförfarande måste vara till fördel för samhällsnyttan i EU. Detta innebär att även producenters, konsumenters och importörers intresse bör tas tillvara i olika intresseorganisationer som lämnar sin syn på situationen och som sedan utvärderas av Kommissionen och vägs in i ett kommande beslut<sup>14</sup>.

I tabell 3.1 nedan framgår vilka produktkategorier de dumpningsanmälda produkterna ingår i. De flesta anmälningar rörande dumpade produkter finns bland kemikalie- eller järn och stål sektorn, med i genomsnitt åtta anmälningar per år i båda dessa grupper. I övriga grupper finns endast ett fåtal eller nästan inga anmälda produkter under perioden 2000-2004. Den genomsnittliga siffran för perioden ger 23

<sup>10</sup> Kommerskollegium, [http://www.kommers.se/page\\_disp.asp?node=100](http://www.kommers.se/page_disp.asp?node=100) 2005-11-17

<sup>11</sup> Intervju med Bo Eselius, Kommerskollegium 2005-11-10

<sup>12</sup> EU, [http://www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/anti\\_dumping/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/anti_dumping/index_en.htm) 2005-11-17

<sup>13</sup> Steele (1996) s 99-100

<sup>14</sup> Intervju med Bo Eselius, Kommerskollegium 2005-11-10

fall per år med en median på 27, varav vi kan säga att i stort görs mellan 20 - 30 utredningar årligen.

**Tabell 3.1 Nya utredningar indelade under produktkategori under perioden 2000-2004**

<b>Produktkategori</b>	<b>-00</b>	<b>-01</b>	<b>-02</b>	<b>-03</b>	<b>-04</b>	<b>genomsnitt</b>
Kemikalier	17	5	5	3	8	<b>8</b>
Textilier	-	5	2	2	4	<b>3</b>
Trä och papper	-	-	-	1	-	<b>0</b>
Elektronik	2	3	3	2	-	<b>2</b>
Andra mekaniska produkter	1	4	4	-	2	<b>2</b>
Järn och stål	7	16	5	-	13	<b>8</b>
Andra metaller	2	-	-	-	-	<b>0</b>
Övrigt	2	-	4	-	2	<b>2</b>
<b>Totalt</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>29</b>	<b>25</b>
Varav Anti-dumpning	31	27	20	7	29	23
Varav Anti-subvention	0	6	3	1	0	2

Källa: s 61 annex B tabell A 23rd annual report from the commission to the European Parliament on the community's anti-dumping, anti-subsidy and safeguards activities (2004), Bryssel 2005-03-08

### 3.1.1 Fastställande av dumpning

För att besluta om dumpning förekommer måste ett antal komplexa uträkningar genomföras. Enligt WTO:s definition av dumpning, när ett företag exporterar en produkt till ett lägre pris än det pris företaget normalt skulle begära för produkten på sin hemmamarknad, måste vissa termer som normalvärde, exportpris och jämförelse dem emellan definieras. En produkts normalvärde beräknas i de flesta fall som försäljningspriset av produkten på hemmamarknaden, som exportpriset i ett tredje land eller ett konstruerat värde baserat på kostnad av produktion, plus försäljnings-, generella och administrativa kostnader samt vinstmarginaler.

Produktens exportpris bestäms vanligtvis av det transaktionspris som den utländske producenten tar ut vid försäljning till importören i mottagarlandet. Då exportpriset inte alltid är tillförlitligt på grund av ett prissamarbete mellan exportör och importör finns en alternativ beräkningsmetod där man utgår från varans pris då den säljs vidare från importören till en oberoende köpare. Om så inte är fallet kan undersökande myndighet fastställa ett pris baserat på rimliga grunder<sup>15</sup>.

Slutligen jämförs normalvärdet med exportpriset och i de fall då normalvärdet överstiger exportpriset fastställs dumpning. Vid jämförandet är det viktigt att priserna som jämförs har tagits fram under samma tidpunkt och i samma led i produktutvecklingen samt att andra olikheter, som transaktionskostnader, skatter och valutaskillnader utjämnas. Den undersökande myndigheten måste dessutom informera berörda parter om de utjämningsfaktorer som vägts in vid beräkningen<sup>16</sup>.

### 3.1.2 Fastställande av skada

Nästa steg i undersökningen är att pröva om den berörda industrin faktiskt skadas av dumpningen. Det är viktigt att tidigt bestämma vilka likvärdiga produkter som kan komma att skadas pga. dumpning på hemmamarknaden. Denna likvärdiga vara ska i så stor utsträckning som möjligt vara identisk med importerad vara. Detta är viktigt för att på effektivaste sätt kunna urskilja de företag som utgör den berörda industrin<sup>17</sup>. Begreppet skada omfattar tre alternativ<sup>18</sup>:

1. *faktisk skada* – för att bestämma faktiskt skada ser Kommissionen till en mängd faktorer såsom kapacitetsutnyttjande, produktion, lagerhållning vinst etc.
2. *hotande skada* – för att bestämma om en hotande skada finns inom räckhåll ser man till införseltakten av den dumpade varan och huruvida den ökar. Man ser även till produktions- och exportkapaciteten.

---

<sup>15</sup> Egelin och Klann (1997) s 23-26

<sup>16</sup> WTO, [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/adp\\_e/adp\\_info\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/adp_e/adp_info_e.htm) 2005-11-17

<sup>17</sup> *Ibid*

<sup>18</sup> Egelin och Klann (1997) s 26-27

3. *skada på uppförande av ny industri* – åberopas då uppförandet av en industri inom EU blir försenad som ett resultat av dumpning. Vid detta alternativ redogörs inga kriterier eller riktlinjer utan det är helt och hållet upp till Kommissionen att avgöra.

### 3.1.3 Fastställande av samband mellan dumpad import och skada

Ett samband mellan dumpade importvaror och skada måste bevisas. Andra faktorer som kan tänkas bidra till denna skada måste redogöras för och undersökas så att dessa skador inte felaktigt skylls på dumpning<sup>19</sup>.

### 3.1.4 *De minimis* regel

Enligt *de minimis* regler finns två fall då AD-åtgärder inte vidtas. Det ena fokuserar på importvolymen, då dumpningen ses som försumbar när landets export till EU inte överstiger en marknadsandel på 3 %. De företag med en lägre marknadsandel än 3 %, får tillsammans inte överstiga en marknadsandel på 7 %. Det andra fokuserar på dumpningsmarginalen som anses försumbar vid nivåer under 2 %<sup>20</sup>.

## 3.2 Åtgärder och påföljder

Dumpningsundersökningen tar normalt inte längre än 12 månader och måste definitivt vara avslutad inom 15 månader. Kommissionen kan dock redan efter 60 dagar, efter konsultation med medlemsstaterna, ta ut en provisorisk avgift. Denna avgift får inte överstiga dumpningsmarginalen och kan tas ut i sex till nio månader, ofta i form av en kontant deposition lika stor som den preliminärt fastställda dumpningsmarginalen. Efter att undersökningen avslutats är det EU:s Råd som beslutar om slutgiltiga åtgärder<sup>21</sup>. Dessa består vanligtvis av tullar som ligger i intervallet 20-40 % av priset. Ett annat alternativ är prisåtagande, dvs. minimipriser, som förhandlas fram mellan EU och aktuell exportör. Detta är ett frivilligt åtagande och exportören kan kräva att

---

<sup>19</sup> WTO, [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/agrm8\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/agrm8_e.htm) 2005-11-17

<sup>20</sup> Steele (1996) s 112

<sup>21</sup> EU, [http://www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/anti\\_dumping/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/anti_dumping/index_en.htm) 2005-11-17

undersökningen slutförs. Om det sedan visar sig att något av de kriterier som föranleder AD-åtgärder inte kan bevisas bryts överenskommelsen<sup>22</sup>.

Det är främst mot utvecklingsländer som kommit långt i sin industrialisering som EU:s definitiva AD-åtgärder är riktade. I tabell 3.2 presenteras de sju främst AD-drabbade länderna i världen där Kina är det land som är hårdast drabbat med hela 34 olika produkter belagda med AD-avgifter. Ryssland anses inte som ett u-land men kan nog knappast exemplifiera ett idealiskt i-land heller, men med tanke på att Ryssland ändå ingår i denna mest AD-åtgärdsdrabbade grupp av länder på frammarsch kan det kanske ses som ett tecken på att Rysslands ekonomi är på väg åt rätt håll.

**Tabell 3.2 Definitiva AD-åtgärder verksamma mot de länder som är mest utsatta för EU:s AD-politik den 31 december 2004**

Land	Antal Produkter
Kina	34
Ryssland	11
Indien	11
Sydkorea	9
Taiwan	8
Thailand	8
Ukraina	8

Källa: s 102 annex O, 23rd annual report from the commission to the European Parliament on the community's anti-dumping, anti-subsidy and safeguards activities (2004), Bryssel 3.8.2005

Enligt den 23:e årliga rapporten (2005) från Kommissionen fanns sammanlagt 137 verksamma AD-åtgärder instiftade av EU, vilka var riktade mot 32 länder.

”Lesser duty” regeln innebär att även om alla kriterier har uppfyllts för att använda AD-åtgärder uppmanas aktörerna till att ta ut en så låg avgift som möjligt för att kompensera skadan, även om denna är lägre än dumpningsmarginalen. WTO

<sup>22</sup> WTO, [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/adp\\_e/adp\\_info\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/adp_e/adp_info_e.htm) 2005-11-17



betonar även i denna regel att det inte är ett tvång att ta ut en avgift även om dumpning har påvisats<sup>23</sup>.

AD-åtgärder får som längst tas ut i fem år enligt WTO:s ”sunset” överenskommelse från det datum då avgiften först har införts eller då beslut tagits i den senaste utredningen. Denna period kan förlängas om Kommissionen på eget bevåg eller på de berörda producenternas begäran ansöker om detta till Europeiska Rådet. Begäran måste innebära att producenterna fortsättningsvis tar skada av dumpningen. Ett år innan AD-åtgärdernas upphörande måste berörda producenter informeras om detta och de har i sin tur nio månader på sig att lämna in ansökan om förlängning av AD-åtgärder. En importör vars varor blivit belagda med en AD-avgift kan kräva återbetalning av detta om dumpningen under den avgiftsbelagda tiden har upphört eller om dumpningsmarginalen har minskat. Återbetalningen ska normalt betalas ut inom 12 månader och undantagslöst inom 18 månader. Återbetalningsansökan kan inlämnas först sex månader efter det att åtgärderna införts<sup>24</sup>.

### **3.3 Problem med EU:s AD-politik**

Enligt McGee (2002) har många AD-fall historiskt sett inte utretts och införts på ett korrekt sätt. I många fall har privata intressen fått styra utan att samhällsintressen nämnvärt beaktats. Ofta har politiker bortsett eller inte förstått konsekvenserna av hur stora effekter AD-åtgärder kan orsaka. Skydd av inhemsk industri kostar och det är alltså konsumenterna eller skattebetalarna som får betala priset<sup>25</sup>.

Ett problem som utsatt industri gärna påpekar med frihandel är att många jobb går förlorade till utlandet. Det är förvisso sant men det skapas också många arbeten i de industrier som använder de insatsvaror som produceras i berörd industri. 1984 visade en amerikansk undersökning att protektionistiska åtgärder skulle kosta 3.1 jobb inom industrier som använde stålprodukter för varje jobb som räddats inom stålindustrin. Generellt visar samtliga studier angående vinster och förluster av protektionistiska åtgärder att förlusterna överstiger vinsterna<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup> WTO, [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/adp\\_e/antidum2\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/adp_e/antidum2_e.htm) 2005-11-18

<sup>24</sup> Steele (1996) s 117

<sup>25</sup> McGee (2002) s 49-57

<sup>26</sup> *Ibid*

Bristen på transparens inom EU administrationen är påtaglig. Exempel på det är att det mesta runt själva AD-utredningarna är konfidentiellt, även det material som inte är konfidentiellt finns inte tillgängligt för allmänheten och att medlemsländerna informeras om utgången av utredningen innan berörda parter. Detta leder till att Kommissionen som administrativ auktoritet är den enda parten med tillgång till fullständig information. Brist på transparens inbjuder också till att information läcks ut från myndigheten<sup>27</sup>.

Det finns många problem inom EU beträffande Kommissionens beräkning av konstruerade normalvärden, exportpriser och dumpningsmarginaler. Felaktiga antaganden och beräkningar kan givetvis leda till felaktiga beslut och snedvridna åtgärder. Även vid fastställande av skada på inhemsk industri finns problem då skademarginalen ska bestämmas. Vanligtvis beräknas marknadspriser på full produktion plus en vinstmarginal, antaganden som inte alltid överensstämmer med verkligheten. Delar av detta förfarande är dessutom konfidentiellt och beräkningarna kan därmed inte kontrolleras<sup>28</sup>.

Länder som av EU klassas som icke-marknadsekonomier, som Kina och Vietnam, drabbas av ytterliggare AD-avgifter som läggs på då normalvärdet beräknas. Avgiften är beroende av hur stort stöd EU anser att den aktuella utländska industrin får av sin regering. Många företag får dock full eller delvis dispens och behandlas då som att de fullt ut eller delvis tillhör en marknadsekonomi. Detta förfarande har bidragit till ökad osäkerhet bland utländska aktörer då det blivit svårt att förutsäga EU:s bedömning i enskilda fall<sup>29</sup>.

Det visar sig också svårt att mobilisera konsumenter för bildandet av en opinion med syfte att göra konsumenternas intressen hörda i maktens korridorer. För att göra sin röst hörd i EU måste en stark organisation stå bakom och arbeta aktivt för medlemmarnas intressen. Då ingen sådan organisation finns hamnar lätt konsumenternas intressen lite i skymundan. Det har i verkligheten också visat sig att

---

<sup>27</sup> Vermulst (2005) s 105-113

<sup>28</sup> *Ibid*

<sup>29</sup> *Ibid*

producenternas argument för införande av AD-åtgärder uppfattats av Kommissionen som tyngre än de som framförts av användarindustrin<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Vermulst (2005) s 105-113

## 4 Effekter av EU:s AD-politik

### 4.1 Effekter av AD-åtgärder avseende kvantitet och pris

Vid införande av AD-åtgärder eller minimipriser kommer priset på aktuell vara att höjas och bli dyrare för konsumenten att köpa. Efterfrågan på aktuell produkt från land som funnits tillämpa dumpning och således belastats med extra AD-avgifter minskar. Då efterfrågan minskar kommer även importen av aktuell produkt från AD-belagda länder att minska. Konsumenterna vill fortsättningsvis konsumera aktuell produkt och därmed ökar importen från länder som inte belagts med AD-åtgärder att öka då de kan erbjuda produkten till ett lägre pris. Forskning inom EU visar att tre år efter ett införande av AD-åtgärder har importen från drabbade länder minskat med ca 60 %, samtidigt som importen från icke-avgiftsbelagda länder ökat med ca 40 % under samma tidsperiod. Detta förfarande, då handeln mellan länder tar nya vägar, är känt som handelsomfördelning<sup>31</sup>.

I en studie av Konings och Vandenbussche (2005) studeras hur företag inom EU hanterat sin prissättning (pris över marginalkostnad) och hur denna påverkats av det skydd som AD-åtgärder medför. Resultaten visar att prishöjningar för inhemska företag på EU-marknaden ökar under skydd av AD-åtgärder. Dock har den handelsomfördelning som sker vid införandet av AD-åtgärder en förmildrande effekt på prishöjningarna eftersom handel kommer att ske med alternativa länder. Detta är till gagn för EU:s konsumenter då priserna inte blir fullt lika höga som om endast EU-producenter skulle stå för utbudet. Undersökningen visar också att prishöjningar inte sker då en utredning om dumpning pågår eller då den avslutas utan att åtgärder sätts in. Detta resultat överensstämmer däremot inte med de slutsatser som Messerlin och Reed (1995) eller Lasagni (2000) kommit fram till i sina respektive undersökningar inom ämnet. De båda menar att även om en utredning om antidumpning inte leder till åtgärder eller avslutas i förtid får den ändå effekter. Då en undersökning inleds kan detta uppfattas som ett hot av anklagad producent i utlandet, vilken därmed kan ändra sitt agerande innan undersökningen är avslutad. Enligt Messerlin och Reeds studie minskar importerad kvantitet från utländsk producent i genomsnitt med 3,2 % och med

---

<sup>31</sup> Lasagni (2000) s 148-149

en genomsnittlig prisökning på 2,9 % trots att AD-undersökningen inte resulterat i några åtgärder.

Vid införande av minimipriser ökar priserna på importerade varor. Importen från berörda länder minskar medan importen från ej berörda länder ökar. Här är trenden dock inte lika tydlig som i fallet med AD-åtgärder utan det finns fler undantag. Främst beroende på att varje företag förhandlar fram sina villkor och att längden på överenskommelserna är individuell. Men ett skäl är också att utländska företag höjer priserna ytterligare pga. samarbete i kartellbildningar<sup>32</sup>.

## **4.2 Konkurrensbegränsande effekter**

”Antidumping is anticompetition policy, not procompetition” (Finger, 1993). De flesta ekonomer anser att AD-åtgärder främst används som ett verktyg för främjande av inhemsk industri och inte enbart för att utestänga aggressivt konkurrerande import. AD-åtgärder leder till att konkurrensen minskar eftersom företag som erbjuder lägre priser på EU-marknaden inte längre blir lika konkurrenskraftiga då de tvingas lägga till AD-avgifter till sina produkter. Det är ofta företag som för en aggressiv prissättning med små vinstmarginaler på både inhemsk och utländsk marknad som blir anklagade för att ha dumpat sina exportprodukter. För små företag som kämpar för sin överlevnad kan ett AD-åläggande få ödesdigra konsekvenser i form av avveckling av verksamheten. Detta har fått följderna att företag som befinner sig i riskzonen för att anklagas för dumpning aktivt prissamarbetar och höjer priserna för att undvika att bli föremål för en AD-undersökning. Effekterna blir ökad vinst för producenter både inom EU och på utländsk marknad och på båda marknaderna sker det på konsumenternas bekostnad. Empiriskt visar det sig också vara så att företag som lett utvecklingen inom sin bransch och anpassat och effektiviserat sin produktion bäst till rådande situation på världsmarknaden, varit de som mest frekvent utsatts för AD-åtgärder. Indirekt leder detta till att utvecklingen bromsas upp<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Lasagni (2000) s 150-151

<sup>33</sup> Finger (1993) s 35-55

### **4.3 Välfärdseffekter**

Positiva effekter vid införandet av AD-åtgärder är att producentöverskottet ökar för företag inom EU då de kan ta ut högre priser vilket ger större vinst och att staten får in avgifter som förhoppningsvis kommer medborgarna till nytta. Negativa effekter är det faktum att konsumentöverskottet minskar eftersom konsumenterna inom EU får betala ett högre pris och den terms-of-trade förlust som uppstår då utländska exportörer, som inte agerar under AD-åtgärder, säljer sina produkter till högre priser och därmed i likhet med producenter inom EU får ett ökat producentöverskott. Vid summerandet av positiva och negativa välfärdseffekter blir resultatet negativt, där den totala välfärden inom EU minskar. Välfärdsförlusten tenderar att bli än större då minimipriser förhandlas fram eftersom de resulterar i prisökningar som endast tillfaller EU:s producenter. Vid minimipriser får inte staten några intäkter i form av AD-avgifter<sup>34</sup>.

Användandet av AD-åtgärder kostar. Själva AD-avgifterna är lätta att räkna ut och är den mest synbara kostnaden för det skydd som AD-åtgärder ger. Tyvärr finns lite forskning om hur mycket förändrad samhällsnytta egentligen kostar och hur detta förändrar marknadsaktörernas agerande. Införande av AD-åtgärder uppmuntrar utländska företag att höja priserna på sina exportprodukter för att undvika åtgärder, vilket resulterar i mindre statliga intäkter och ett minskat konsumentöverskott<sup>35</sup>.

### **4.4 Ökat användande av Foreign Direct Investment**

Enligt en ännu inte publicerad studie (Belderbos, Vandenbussche och Veugelers) kan en skada på inhemsk industri uppstå genom att utländsk industri innehar produktionsfördelar gentemot producenter inom EU. Dessa indelas i två grupper: lokaliserings- eller företagsspecifika fördelar. Lokaliseringsfördelar grundar sig på gynnsamma förhållanden för produktion i ett visst land, bland annat lågt betald arbetskraft. Företagsspecifika fördelar innebär ofta teknologisk kunskap och teknik som ger ett försprång gentemot konkurrenter.

---

<sup>34</sup> Messerlin och Reed (1995) s 1571-1578

<sup>35</sup> Gallaway et al (1999) s 236-237

Om övertaget beror på en företagsspecifik fördel, kommer den att kvarstå även om AD-åtgärder sätts in. Berörda företag kan då flytta sin produktion till EU genom Foreign Direct Investment (FDI) och använder sig då av ett så kallat ”Anti-dumpnings hopp”, dvs. undvika AD-åtgärder genom att införa FDI i EU. Detta fungerar endast om utländska företag har en komparativ fördel som delvis kan transfereras, som teknologi. Företag med lokaliseringfördel, såsom låga löner, förlorar den om de flyttar och därmed är inte detta ett alternativ. Villkoret för detta antagande är att de fasta kostnader för etablering i EU inte är för höga samt att EU eftersträvar maximal samhällsnytta.

Om EU:s administration istället agerar efter producenternas intresse, maximerar producentöverskottet, är det mer troligt att minimipriser förhandlas fram mellan berörda parter. Detta leder till att export blir mer attraktivt för det utländska företaget och att FDI blir ett mindre troligt alternativ. För samhällsnyttan är detta negativt då FDI leder till ökad konkurrens, fler arbetstillfällen, bättre löneutveckling samt även ger ”spillover” effekter.

Empiriskt har AD-hopp mestadels använts av i-länder, särskilt Japan, som har haft teknologiska fördelar. De japanska företagen har samtidigt haft svårt att förhandla fram fungerande minimipriser med EU. EU har i jämförelse med USA fått fler FDI genom AD-hopp eftersom man varit mer restriktiv mot minimipris förhandlingar<sup>36</sup>.

Med ökad globalisering har många europeiska multinationella företag (MNF) flyttat sin produktion utanför EU till icke-marknadsekonomier som Kina. Det huvudsakliga skälet till omlokalisering är möjligheten till kraftigt reducerad tillverkningskostnad. Främst bidrar lägre löner men även tillgången till viktiga komponenter som finns till lägre priser än i EU där de är belagda med AD-åtgärder. Detta gäller bl.a. för elektronikbranschen. På detta sätt kringgår de europeiska företagen i tillverkningsindustrin de europeiska AD-åtgärder riktade mot insatsvaror. De färdiga produkterna som producerats utomlands kan inte åläggas AD-avgifter eftersom de i juridisk mening är europeiska då de producerats av europeiska företag. Den ökade globaliseringen har lett till en alltmer utbredd och lättillgänglig tillgång av

---

<sup>36</sup> Belderbos et al (2006) s 21-25

varor på världens marknader. Detta har lett till ökad konkurrens delvis beroende av lägre transaktionskostnader och därmed har aktiv dumpning av produkter försvårats<sup>37</sup>.

#### 4.5 Övriga effekter

AD-åtgärder kan även skada inhemsk industri. Detta sker då utländska producenter tvingas att höja kvaliteten på produkterna för att fortsättningsvis kunna konkurrera trots att konsumenterna får betala ett högre pris på varorna. Om kvaliteten höjs kommer konsumenterna anse att den ökade kvaliteten motiverar ett högre pris och de utländska företagen kan därmed behålla sin marknadsandel av EU-marknaden. Berörd inhemsk industri som på lång sikt kan tänkas förlora en ”kvalitetskamp” kommer att förespråka kvoter medan inhemsk industri som anser sig ha kostnadsfördelar beträffande högkvalitativ produktion istället förespråkar AD-åtgärder<sup>38</sup>.

I en studie av Krupp och Skeath (2000) studeras hur AD-åtgärder påverkar primär industri, där råvaror förädlas eller komponenter tillverkas, och sekundär industri, där produkter från primära industrier används i tillverkningen. Studien visar att primär industri gynnas då det oftast är primära produkter som beläggs med AD-åtgärder. Sekundär industri påverkas negativt eftersom de insatsvaror som behövs vid tillverkning blir dyrare<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> Anonym (1997)

<sup>38</sup> Waughy och Vandenbussche (2001) s 101-116

<sup>39</sup> Krupp och Skeath (2000) s 179-174



## **5 EU:s AD-åtgärder gällande cyklar - fördelning och implementering**

Sedan 1995 har en tydlig minskning av antalet AD-åtgärder varit ett faktum inom EU. Viktiga faktorer som bidragit till detta är globaliseringsstrategier av MNF, misslyckanden att införa AD-åtgärder i medialt uppmärksammade fall samt att andra protektionistiska åtgärder än AD ökat i användande<sup>40</sup>. Enligt EU:s förfarande om AD-åtgärder har under åren ett antal fall gällande cyklar tagits upp och behandlats. Det gäller cyklar som tillverkats i framförallt Asien. Här följer en kartläggning av de fall som tagits upp av EU-Kommissionen<sup>41</sup>.

### **5.1 AD-undersökning gentemot Kina och Taiwan**

I juli 1991 mottog Europeiska Kommissionen ett klagomål från ”the European Bicycle Manufacturers Association” (EBMA), en intresseorganisation representativ för en stor andel av EU:s cykelproducenter. Klagomålet innehöll bevis på dumpning av cyklar samt på faktisk skada och en undersökning inleddes 1991-10-12 av Europeiska Kommissionen<sup>42</sup>.

Kommissionen följde de förordningar som tillhör en AD-undersökning och publicerade i ”the Official Journal of the European Communities” ett varsel om att en undersökning av cyklar med ursprung i Taiwan och Kina skulle inledas. Parter som var direkt berörda av undersökningen gavs möjlighet att göra sin röst hörd antingen skriftligen eller genom att begära audiens. Därefter utförde Kommissionen undersökningar hos tio europeiska producenter av cyklar samt hos fem europeiska importörer av cyklar. Eftersom antalet taiwanesiska producenter var så stort valde Kommissionen att slumpmässigt undersöka åtta producenter i samstämmighet med ”the Taiwan Transportation Vehicle Manufacturers Association” (TTVMA). Vad gällde Kina gjordes inga ytterligare undersökningar av producenter eftersom Kina inte

---

<sup>40</sup> Vermulst (2005) s 105-113

<sup>41</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/JOIndex.do?ihmlang=en> 2005-12-12

<sup>42</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0550:EN:HTML> 2005-12-12

anses vara en marknadsekonomi och ett normalvärde kunde inte bestämmas i enlighet med artikel 2 (3) i Kommissionens föreskrift (EEC) No. 2423/88. Dumpningsundersökningen varade mellan 1990-10-01 och 1991-09-30 och Kommissionen kom fram till en rad slutsatser gällande likvärdig produkt, normalvärde, exportpris, jämförelse, skada samt EU:s samhällsintresse<sup>43</sup>.

### 5.1.1 Fastställande av dumpning

I frågan om likvärdiga produkter kom Kommissionen fram till att cyklar är extremt heterogena men med samma elementära karaktärsdrag vad gäller deras beskaffenhet och bruk. De lade till att cyklar kan delas upp i fem subkategorier; mountainbikes, sport/racing cyklar, touring cyklar, junior action cyklar och andra cyklar. Taiwanesiska och kinesiska producenter satte sig emot detta homogena sätt att klassificera cyklar och menade att det fanns betydande tekniska och fysiska skillnader, speciellt i fråga om mountainbikes. Kommissionen tog upp påståendet men fann ändå att cyklar bör bedömas tillsammans som en likvärdig produkt oavsett kategoritillhörighet<sup>44</sup>.

Vid uträknandet av normalvärdet på cyklar från Taiwan fann Kommissionen att det såldes en tillräcklig mängd av cyklar på den inhemska taiwanesiska marknaden men att variationen mellan modeller och dess karaktärsdrag och egenskaper var så stor att det inte skulle vara en rättvis jämförelse att räkna ut normalvärdet baserat på det inhemska marknadspriset. Istället valde Kommissionen att i enlighet med artikel 2 (3) (b) (ii) i Kommissionens föreskrift (EEC) No. 2423/88 basera normalvärdet på ett konstruerat värde som räknats ut genom att summera produktionskostnad av den exporterade cykelmodellen, försäljnings-, generella och administrativa kostnader samt vinstmarginalen för varje företag på deras inhemska försäljning<sup>45</sup>.

Vid uträknandet av normalvärdet på cyklar från Kina var Kommissionen tvungen att basera normalvärdet på förhållandena i ett jämförbart land eftersom Kina inte anses vara någon marknadsekonomi, detta i enlighet med artikel 2 (5) i

---

<sup>43</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0550:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>44</sup> *Ibid*

<sup>45</sup> *Ibid*

Kommissionens föreskrift (EEC) No. 2423/88. Efter protester från kinesiska producenter valdes slutligen Taiwan som det land varpå normalvärdet skulle baseras. Enligt de kinesiska producenterna var inte de taiwanesiska cyklarna tillräckligt likvärdiga de kinesiska, olika komponenter användes vid produktionen och storleken på produktionen var mycket mer omfattande i Kina än i Taiwan och Taiwan var därför inte ett lämpligt jämförbart land. Som alternativ angavs Indien, Malaysia, Indonesien och Thailand men eftersom Kommissionen inte fick någon respons från de viktigaste producenterna i dessa länder valde man slutligen Taiwan som jämförbart land och normalvärdet baserades följaktligen på det pris som togs ut på varje cykelmodell som såldes på den inhemska marknaden i Taiwan<sup>46</sup>.

Vid uträkningen av exportpriset på cyklar från Taiwan användes det verkliga priset vid försäljning av cyklar till oberoende EU köpare och vid försäljning till importör baserades exportpriset på det pris som togs ut först vid försäljning till en oberoende köpare. Kommissionen tog i beräkningen med alla kostnader i samband med import och vidareförsäljning samt en vinstmarginal på 5 %. Eftersom all försäljning av cyklar från Kina skedde till oberoende köpare baserades exportpriset på det verkliga pris som togs ut vid försäljningen<sup>47</sup>.

Nästa steg i undersökningen var att jämföra normalvärdet med exportpriset och att ta vissa justeringar i beaktande. Ett flertal taiwanesiska producenter ansåg att eftersom deras export var av den typen att importören i följande led sålde cyklarna vidare under eget märkesnamn, s.k. OEM (Original Equipment Manufacturer) så skulle inte denna typ av export jämföras med inhemska försäljning eftersom OEM försäljning skedde med lägre kostnader (försäljnings-, generella och administrativa kostnader) samt med lägre vinst. Kommissionen höll dock inte med och gjorde följaktligen jämförelsen mellan det normalvärde och exportpris som nämnts ovan. I fallet Kina framförde producenterna att kvalitén på kinesiska och taiwanesiska cyklar var olik samt att det fanns olikheter i lönekostnader. Kommissionen bemödade sig då att använda taiwanesiska cykelmodeller som var mindre utrustade än jämförbara kinesiska modeller. I fråga om lönekostnader kunde dessa inte, enligt Kommissionen,

---

<sup>46</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0550:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>47</sup> *Ibid*

tas med i justeringen eftersom kostnaderna inte bestäms av marknaden i länder med avsaknad av marknadsekonomi<sup>48</sup>.

När Kommissionen undersökte dumpningsmarginalen för Taiwan fann den att det förekom dumpning hos ett litet antal företag men ett vägt genomsnitt gav bara en marginal på 1,05 % vilket anses vara mycket litet. För Kina däremot fann Kommissionen att den vägda genomsnittliga dumpningsmarginalen låg på 34,4 %<sup>49</sup>.

### 5.1.2 Fastställande av skada

Eftersom dumpningsmarginalen för Taiwan inte var av någon väsentlig betydelse undersökte Kommissionen enbart eventuell skada skedd av dumpning på cyklar producerade i Kina. De kom fram till att importen av dumpade cyklar steg med mer än 200 % under tiden denna undersökning skedde. 1989 låg importen på 693 600 enheter och steg över de kommande två åren och nio månaderna till 2 100 600 enheter, dvs. en årlig ökning med 70 %. Under samma period steg även konsumtionen av cyklar i EU från 15 046 600 enheter till 19 910 500 vilket motsvarar en ökning på 32,3 %. De kinesiska producenterna ökade också sin marknadsandel från 4,6 % till 10,5 % under denna period samtidigt som EU:s cykelindustri tappade marknadsandelar, från 33 % till 27 %<sup>50</sup>.

Genom att jämföra exportpriser på kinesiska cyklar med exportpriser på EU-producerade cyklar, sålda på EU-marknaden, kom Kommissionen fram till att en betydligt lägre prisnivå förekom för kinesisk export. Den viktade genomsnittliga marginalen uppgick till 43,8 % för kinesisk export<sup>51</sup>.

Produktionen av cyklar inom EU ökade från 5 673 000 enheter 1989 till 5 945 000 enheter under undersökningsperioden (1991) och för att kunna förbättra sin marknadsandel inom denna sektor ökade cykelindustrin i EU under denna period sin produktionskapacitet från 8,7 miljoner enheter till 9,1 miljoner enheter. Denna kapacitet kunde dock inte utnyttjas eftersom produktion och försäljning inte steg i samma takt som marknaden. Detta medförde också att andelen lagerbestånd av cyklar i

---

<sup>48</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0550:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>49</sup> *Ibid*

<sup>50</sup> *Ibid*

<sup>51</sup> *Ibid*

EU steg med 26 % från 325 000 till 410 000 enheter. Medan konsumtionen av cyklar under undersökningsperioden steg i EU (32,3 %), stagnerade försäljningen av cyklar hos EU-producenter. Den ökade enbart med 2 % under samma period<sup>52</sup>.

Eftersom specifikationerna för cyklar vad gäller antal och kvalitet har ökat drastiskt de senaste åren var det inte möjligt att beräkna en tillräckligt noggrann prisutveckling för var och en av cykelmodellerna. Kommissionen observerade dock att det vid ett antal cykelexempel kunde noteras att priset inte följde takten på uppgraderingen av specifikationerna, i vissa fall var det tom. så att priset hade sjunkit trots bättre specifikationer och egenskaper<sup>53</sup>.

Kommissionen fann att lönsamheten för cykelproducenter i EU hade sjunkit eftersom produktionen och försäljningen inte hade ökat i takt med marknadsstorleken. I procent sjönk lönsamheten från 6,9 till 5,3 under undersökningsperioden men till detta bör tilläggas att resultatet hos ett antal producenter, representativa för en miljon enheter, var så dåligt att de tvingades upphöra med sin handel<sup>54</sup>.

Enligt Kommissionens föreskrift (EEC) No. 2423/88, artikel 4 (1) har EU:s cykelproduktionsindustri lidit faktisk skada av den dumpade kinesiska importen. Cykelmarknaden i EU hade över de senaste fyra åren ökat med 50 % och detta hade inte EU:s cykelproducenter kunnat dra fördel av pga. pressen från kinesiska producenter som i sin tur tredubblade sin export till EU<sup>55</sup>.

Av Kommissionens rapport framgår att cykelindustrin i EU visat beslutsamhet vad gäller att fortsättningsvis vara konkurrenskraftiga i producerandet av cyklar. Detta har gjorts genom ökade investeringar i produktionskapaciteten samt effektiviseringsprojekt. Kommissionen ansåg att denna ansträngning skulle vara förgäves om Kina tilläts fortsätta dumpningen av cykelpriser på EU-marknaden och fler cykelproducenter skulle tvingas lägga ner. Effekten på sysselsättningen inom cykelproduktionsindustrin skulle påverkas negativt vilket också skulle leda till problem för producenter av cykeldelar som i sin tur står för 70 % av en cykels värde.

---

<sup>52</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0550:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>53</sup> *Ibid*

<sup>54</sup> *Ibid*

<sup>55</sup> *Ibid*

Det fanns även indikationer på att cykelindustrin i Kina var på väg att expandera ytterligare, vilket enligt Kommissionen skulle innebära att EU-produktionen kanske inte skulle överleva i det långa loppet<sup>56</sup>.

### 5.1.3 Samband mellan dumpning och skada

I sin utredning fann Kommissionen att volymökningen och ökningen av den dumpade importens marknadsandel motsvarade den påvisade minskningen av både marknadsandel och vinst hos EU:s cykelproducenter. Kommissionen var medveten om att det fanns andra orsaker till den negativa situationen på EU:s cykelmarknad men ansåg att den dumpade importen bar en så stor del av bördan att AD-åtgärder var motiverade<sup>57</sup>.

### 5.1.4 Samhällsintresse

Kommissionen ansåg även att AD-åtgärder borde tas ut för att skydda konsumenten på den europeiska marknaden. Visserligen identifierade Kommissionen att priserna på cyklar höjs om tullavgiften förs vidare till konsumenten men menade att priset så småningom kommer att höjas ändå om inte åtgärder mot dumpningen sattes in eftersom den inhemska konkurrensen då kommer att slås ut. Detta kommer även att påverka arbetsmarknaden för den enskilda individen på ett negativt sätt samt minska livskraften hos de kvarvarande företagen. Baserat på dessa argument drog Kommissionen slutsatsen att det skulle vara av samhällets intresse att införa AD-åtgärder<sup>58</sup>.

En tillfällig AD-tull tillsattes på cyklar från Kina som går under CN kod 871200. Tullen var på 34,4 % vilket motsvarar den dumpningsmarginal Kommissionen kom fram till under undersökningen. De drabbade erbjöds dessutom

---

<sup>56</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0550:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>57</sup> *Ibid*

<sup>58</sup> *Ibid*

chansen att inom en månad från det att tullen infördes tillkännage sina åsikter antingen skriftligen eller muntligen till Kommissionen<sup>59</sup>.

## 5.2 AD-åtgärder gentemot Kina och Taiwan 1993-2005

1993-06-26 bestämde Kommissionen att den tillfälliga AD-tullen på 34,4 % skulle förlängas på cyklar från Kina. Anledningen var att fallet innehöll så mycket fakta som ännu inte hade hunnits gå igenom och således förlängdes tullen ytterligare två månader. Alla involverade exportörer informerades och ingen opponerade sig<sup>60</sup>.

1993-09-08 avslutades AD-undersökningen gentemot Taiwan pga. att dumpningsmarginalen visade sig vara för låg<sup>61</sup>.

1993-09-09 togs ett slutgiltigt beslut om en AD-tull på cyklar med ursprung i Kina. Undersökningen tog längre tid än det normala året eftersom fallet var så komplext. Den slutgiltiga tullen blev 30,6 % som korrelerade med dumpningsmarginalen för Kina samtidigt som Kommissionen slutgiltigt inkasserade den tillfälliga AD-tullen. Vid denna avslutande genomgång kom Kommissionen fram till i princip samma slutsatser som den gjorde vid den första undersökningen, dock gjorde man en justering av EU:s cykelindustris marknadsandel. Den sjönk från 37,8 % år 1989 till 30,2 % under undersökningsperioden. En exportör erbjöd ett minimipris men detta avvisades av Kommissionen<sup>62</sup>.

1996-04-19 beslöt Kommissionen att påbörja en utredning om huruvida dumpning av cykeldelar från Kina förekom. Den 7 mars 1996 inkom återigen en anmälan från ”European Bicycle Manufacturers Association” (EBMA). I anmälan fanns bevis på att kinesiska exportörer i samarbete med europeiska importörer kringgick AD-tullarna på cyklar från Kina genom att istället handla med cykeldelar som i sin tur monterades i EU. De cykeldelar som undersöktes var ramar, gafflar, fälg och nav, med CN nummer 87149110, 87149130, 87149990 och 87149310 respektive.

---

<sup>59</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0550:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>60</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R1607:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>61</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993D0485:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>62</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R2474:EN:HTML> 2005-12-12



Kommissionen utförde undersökningen enligt föreskrifterna och fann betydande förändringar i handelsmönstret. Mellan 1992-1995 hade exporten av cyklar till tre av de för cykelindustrin mest betydande importländerna i EU sjunkit med 96 % samtidigt som exporten av cykeldelar till dessa länder hade stigit med 200 % för samma period. Kommissionen kunde inte hitta någon annan anledning till denna förändring utan utgick från att orsaken var att undslippa AD-tullarna<sup>63</sup>.

1997-01-18 utökade Kommissionen definitivt den förutbestämda AD-tullen på 30,6 % till att även gälla cykeldelar från Kina. Kommissionen räknade fram dumpningsmarginaler på mellan 16-53 % för de fem europeiska företag som importerade cykeldelar från Kina och man valde att enbart inkludera väsentliga cykeldelar, dvs. de tidigare nämnda för att den industri som inte försökte kringgå tullarna skulle drabbas. Kommissionen införde även ett system där produkter kunde bli befriade från tullen genom att förses med ett s.k. ”certifikat av icke-kringgående”. Detta system skulle fortsättningsvis vara under konstant granskning så att det kunde anpassas efter situationen<sup>64</sup>.

1998-08-26 infördes en tillfällig AD-tull på cyklar från Taiwan. I oktober 1997 mottog Kommissionen ett klagomål från EBMA och en undersökning om förekomst av dumpning påbörjades. Undersökningen utfördes på i princip samma tillvägagångssätt som vid undersökningen 1993 men denna gång fann man högre dumpningsmarginaler och den tillfälliga AD-tullen lades på 18,2 %. 26 producenter ålades med en AD-tull på 5,4 %. Dessa producenter ingick inte i det urval som Kommissionen utgick från i sin undersökning. Anledningen till att ett representativt urval användes var det höga antalet taiwanesiska cykelproducenter. Tullen räknades ut genom att ta den genomsnittliga dumpningsmarginalen hos de företag som togs med i urvalet och sedan väga denna på basis av deras export volym till EU. Detta förslag blev definitivt i februari 1999<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996R0703:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>64</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997R0071:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>65</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998R1833:EN:HTML> 2005-12-12



2000-07-14 förlängdes sedan den tidigare bestämda AD-tullen på cyklar från Kina. Detta gjordes då EBMA fruktade att borttagandet av tullen skulle leda till fortsatt dumpning av cykelpriser. Undersökningen gick till på samma sätt som vid den första undersökningen om dumpning från Kina men denna gång valdes Mexiko som jämförbart land eftersom Taiwan vid denna tidpunkt själv var mål för AD-åtgärder. Mexiko valdes på grunderna att cyklar som var producerade i Mexiko hade samma tekniska karaktärsdrag som kinesiska, den mexikanska marknaden var öppen och representativ för detta ändamål samt att producenternas inhemska försäljning var jämförbar med Kinas exportvolym. Kommissionen fann också att dumpningsmarginalen nu var högre än vid den initiala undersökningen och att detta faktum tillsammans med bakgrunden av försök att kringgå AD-tullarna, produktions- och kapacitetsutnyttjandet i Kina samt den ökade trenden av antalet dumpade cyklar från Kina till omvärlden, gjorde att Kommissionen ansåg att dumpning av cyklar från Kina till EU med stor sannolikhet skulle komma att fortgå och AD-tullen på 30,6 % skulle förlängas. En annan anledning var även det faktum att cykelindustrin i EU påvisade en negativ trend och fortfarande befann sig i ett svagt och sårbart tillstånd<sup>66</sup>.

2005-07-14 inleddes en tillsvidare gällande undersökning om huruvida AD-åtgärderna skulle fortsätta att tillämpas mot import av cyklar från Kina. Även denna gång kom anmälan från EBMA och innehöll tillräckliga bevis för att inleda en undersökning. I denna undersökning inkluderades även cykelimport från Vietnam som behandlas mer ingående under rubriken ”AD-undersökningar gentemot Vietnam”. För att i denna undersökning kunna beräkna ett normalvärde fick producenterna möjligheten att bevisa att de skulle behandlas under ”market economy treatment” MET-status<sup>67</sup>. Ingen av de kinesiska producenterna kunde dock bevisa att de motsvarade kriterierna och istället valdes ett jämförbart land. Kina föreslog Taiwan och Indien men Kommissionen kom slutligen fram till att Mexiko var det land som

---

<sup>66</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000R1524:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>67</sup> Följande fem kriterier måste uppfyllas för att uppnå MET-status: 1. Företagsbeslut och kostnader baseras på marknadssignaler utan betydande statlig inblandning. 2. Företag redovisar enligt international praxis och granskas av oberoende observatörer. 3. Inga betydande snedvridningar har förts över från icke-marknadsekonomiska systemet. 4. Juridiskt system som upprätthåller säkerhet och stabilitet. 5. Valuta växling sker till marknadspris.

lämpade sig bäst. Normalvärdet baserades på det inhemska priset i Mexiko eller i enstaka fall på ett konstruerat pris. Exportpriset fastställdes genom att precis som i tidigare fall använda det pris som togs ut vid försäljning till oberoende köpare och vid försäljning till importör i EU användes återförsäljningspriset till första oberoende kund. Detta återförsäljningspris justerades för vinstmarginal samt försäljnings-, generella och administrativa kostnader. Vid jämförelse av det vägda genomsnittliga normalvärdet och det vägda genomsnittliga exportpriset för de producenter som befann sig i undersökningsurvalet fann Kommissionen en dumpningsmarginal på 36,8 %. En landsomfattande dumpningsmarginal som även inkluderade de producenter som inte befann sig i undersökningsurvalet, uppgick till 48,5 %. I fråga om skada fann Kommissionen att EU-industrin fortfarande var sårbar och hade lidit skada av dumpningen av cyklar. Man fann även att sannolikheten var stor att dumpning skulle fortsätta även i framtiden om AD-åtgärderna togs bort. Sambandet mellan dumpning och skada fastställdes på grunderna av den konkurrenspress som den ökade volymen och marknadsandelen av den dumpade importen orsakade. Slutligen bestämde Kommissionen att en högre AD-tull på 48,5 % de kommande fem åren skulle appliceras på cyklar från Kina<sup>68</sup>.

### **5.3 AD-undersökning gentemot Vietnam**

Den 15 mars 2004 mottog Kommissionen en anmälan från EBMA om misstänkt dumpning av cyklar från Vietnam. Anmälan innehöll tillräckliga bevis för att Kommissionen skulle inleda en utredning av Vietnam och i denna utredning inkluderades även, som tidigare nämnts, Kina. Pga. det låga antalet producenter som deltog i utredningen fann Kommissionen att det inte var nödvändigt med någon form av urvalsprocess för att få en bättre översikt av exporten. Däremot gjordes ett urval inom EU där åtta EU-producenter samt tre importörer ingick för jämförande syfte<sup>69</sup>.

---

<sup>68</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R1095:EN:HTML> 2005-12-13

<sup>69</sup> *Ibid*

### 5.3.1 Fastställande av dumpning

Innan normalvärdet uträknades fick producenterna chansen att ansöka om MET-status vilket förklarats i tidigare stycke. Kommissionen kom fram till att en vietnamesisk producent, av de sju som ansökte, fullföljde kriterierna för MET-status och normalvärdet baserades därmed på kostnaden av produktion av cyklar för det företaget, rimliga kostnader för försäljning, generellt och administrativt samt en rimlig vinst. För de företag som inte beviljades MET-status baserades normalvärdet på det inhemska försäljningspriset i ett jämförbart land som i detta fall valdes till Mexiko. Anledningen var att Mexiko ansågs vara ett representativt och konkurrenskraftigt cykelproducerande land. Vietnam och Kina protesterade dock mot detta val eftersom det enligt dem fanns betydliga skillnader i lönekostnader och tillgången på råmaterial. Vietnam och Kina föreslog istället Taiwan och Indien som likartade länder men dessa avfärdades av Kommissionen eftersom Taiwan exporterade största delen av sin produktion och de cykelmodeller som producerades i Indien var alltför olika dem i Vietnam. Vid uträkning av exportpriset användes för den producent med MET-status återförsäljningspriset till oberoende konsument i EU. För övriga producenter fann Kommissionen att exportpriset som angivits av ett flertal exportörer inte var tillförlitligt och kunde således inte användas i detta moment. Exportpriset baserades istället på de få tillförlitliga uppgifter som inkommit. Vid jämförelse av normalvärdet och exportpriset gjordes justeringar i områdena; indirekta skatter, avdrag, handelsnivå, transportkostnader, sjöfart och försäkring samt förpacknings- och kreditkostnader. Dumpningsmarginalen uppgick till 15,8 % för producent med MET-status och 34,5 % för övriga producenter<sup>70</sup>.

### 5.3.2 Fastställande av skada samt samband mellan dumpning och skada

Kommissionen fann att skadan på EU:s cykelindustri var omfattande, speciellt var det den ökade importen från Vietnam som gav stor negativ effekt. Den totala cykelproduktionen i EU hade minskat med 20 %, försäljningen av EU-producerade cyklar hade minskat med 21 % och marknadsandelen för EU-producenter hade sjunkit

---

<sup>70</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R1095:EN:HTML> 2005-12-13

med 16 % vilket även fortsättningsvis gjorde EU sårbart. Slutsatsen var att den huvudsakliga orsaken för den allmänna nedgången inom cykelindustrin i EU var dumpningen av priserna på cyklar från Vietnam och Kina. På dessa grunder fann Kommissionen att införandet av AD-åtgärder skulle ha en positiv effekt på EU-samhället. Tullen bestämdes således till 15,8 % för producent med MET-status och 34,5 % för övriga vietnamesiska producenter<sup>71</sup>.

#### **5.4 AD-undersökning gentemot Indonesien, Malaysia och Thailand**

I februari 1994 tillkännagav EU Kommissionen att en undersökning om dumpning av cyklar från Indonesien, Malaysia och Thailand påbörjades. Anmälan inkom från EBMA och innehöll nog med bevis av dumpning och av skada skedd för att påbörja förfarandet. Undersökningen av dumpning täckte perioden 1993-01-01 till 1993-12-31 och utfördes i princip på samma sätt som undersökningen av Kina och Taiwan. Även här behövde Kommissionen mer tid på sig än det normala året pga. den höga andelen information samt komplexiteten av produkten med CN nummer 871200<sup>72</sup>.

##### **5.4.1 Fastställande av dumpning**

Vid framräkandet av normalvärde användes ett kalkylerat värde baserat på produktionskostnaden av den exporterade modellen med addering av en rimlig procentuell kostnad för försäljning, generella och administrativa kostnader samt en rimlig vinstmarginal. Kommissionen använde inte det normala försäljningsvärdet på cyklar sålda på den inhemska marknaden eftersom cyklarna ansågs alltför tekniskt olika, de såldes inte i tillräckliga mängder samt såldes med förlust<sup>73</sup>.

Exportpriset var det verkliga pris som exportören fick vid försäljning till en oberoende köpare i EU. Vid jämförelse av normalvärde och exportpris gjordes sedan vissa justeringar av normalvärdet för en del exportörer samt även av

---

<sup>71</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R1095:EN:HTML> 2005-12-13

<sup>72</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31995R2414:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>73</sup> *Ibid*

exportpriset. Slutligen kom Kommissionen fram till följande dumpningsmarginaler; Indonesien 29 %, Malaysia 41,5 % och Thailand 48,8 %<sup>74</sup>.

#### 5.4.2 Fastställande av skada samt samband mellan dumpning/skada

Vad gällde skadan på EU-industrin hade Kommissionen förväntat sig att cykelindustrin vid det här laget borde ha hämtat sig efter det att importen av cyklar från Kina sjunkit drastiskt. Så var dock inte fallet och man drog slutsatsen att EU:s cykelindustri led skada av importen från Indonesien, Malaysia och Thailand som mellan 1990 och 1993 steg med 4,4 procentpunkter. Samtidigt förlorade EU:s cykelindustri 8,5 procentpunkter av sin marknadsandel. Kommissionen insåg att det även fanns andra faktorer som inverkar på den negativa utvecklingen av cykelindustrin i EU men att importen från de tre berörda länderna bar huvudansvaret och en tillfällig AD-tull i nivå med dumpningsmarginalen infördes. De producenter som inte samarbetade med Kommissionen i form av returnerade frågeformulär eller som på annat sätt inte hörde av sig till Kommissionen tilldömdes att betala en AD-avgift, som motsvarade ett vägt genomsnitt av de högsta dumpningsmarginalerna som ett slags straff för att de inte samarbetade<sup>75</sup>.

### 5.5 AD-åtgärder gentemot Indonesien, Malaysia och Thailand 1996-2002

1996-02-10 förlängdes den tillfälliga AD-tullen med två månader under förutsättning att Kommissionen innan denna periods slut inte tog beslut om en definitiv AD-tull eller om fullföljandet av undersökningen avbröts<sup>76</sup>.

1996-04-12 bestämdes således den definitiva AD-tullen till 29 % för Indonesien, 41,5 % för Malaysia, 48,8 % för Thailand samt att den tillfälliga tullen skulle inkasseras. Summor som översteg den tillfälliga tullen skulle returneras<sup>77</sup>.

2001-01-12 mottog Kommissionen en anmälan från EBMA som åter innehöll bevis på att dumpning av cyklar samt skada på cykelindustrin skulle fortgå

<sup>74</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31995R2414:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>75</sup> *Ibid*

<sup>76</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996R0245:EN:HTML> 2005-12-12

<sup>77</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996R0648:EN:HTML> 2005-12-12

om AD-åtgärderna gentemot Indonesien, Malaysia och Thailand avslutades. 2001-04-11 inledde Kommissionen då en undersökning om huruvida så var fallet eller ej. 2002-02-06 drog EBMA tillbaka sin begäran om en undersökning och eftersom det inte fanns några tecken på att en avslutad undersökning skulle påverka EU negativt lades den ned och AD-tullen upphörde att gälla enligt den tidsbegränsning om fem år som ryms i ”sunset”-föreskriften<sup>78</sup>.

## **5.6 Sammanställning och kommentar till AD-undersökningar/åtgärder**

I Uruguay-rundan som avslutades 1994 togs beslut som kommit att påverka AD-förfarandet. Det bestämdes bland annat att AD-åtgärder endast fick tas ut under en femårsperiod och att de endast fick tas ut om dumpningsmarginalen översteg 2 %. Dumpningsförfarandet blev även kostsammare för anmälaren i syfte att minska användandet. I sammanställningen nedan kan utläsas att beslutet angående femårsperioden efterföljs av EU även om AD-åtgärderna kan förlängas efter en ny undersökning. Kina har drabbats av detta då AD-åtgärderna förlängts vid två tillfällen samtidigt som Indonesien, Malaysia och Thailand undgick att få sina AD-åtgärder förlängda efter utgången femårsperiod. Även beslutet om dumpningsmarginalen på 2 % har efterföljts, vilket är tydligt i den första undersökningen mot Taiwan som lades ned då dumpningsmarginalen visade sig vara endast 1.05 %. Vad gäller omkostnader för anmälaren och huruvida dessa har ökat har vi inga uppgifter på vilket innebär att vi inte kan kommentera om det har påverkat AD-förfarandet inom EU.

I tabell 5.1 sammanfattas viktiga undersökningsdatum och resulterande påföljder. Kina utsattes tidigt för AD-åtgärder med höga avgifter vilket drabbade de kinesiska cykelproducenterna hårt. De tog till avancerade metoder för att undvika AD-tullarna och som tidigare nämnts, kringgick kinesiska cykelproducenter AD-tullarna genom att exportera cykeldelar för montering inom EU. Exempelvis skeppades cykeldelar i olika containers till olika hamnar inom EU för att inte upptäckas. Då detta så småningom uppdagades av EBMA infördes inom kort nya AD-åtgärder som även kom att omfatta cykeldelar.

---

<sup>78</sup> EUR-Lex, <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R0854:EN:HTML> 2005-12-12

**Tabell 5.1 Sammanställning av AD-åtgärder**

Land	Undersökning inleds	Avgift	Slutgiltigt beslut	Avgift	Förlängning	Avgift
<b>Kina</b>	1991-10-12	34,4 %	1993-09-09	30,6 %	2000-07-14	30,6 %
					2005-07-14	48,5 %
<b>Taiwan</b>	1991-10-12	-	Nedlagd			
	1998-08-26	18,2 %	1999-02-22	18,2 %		
<b>Kina cykeldelar</b>	1996-04-19	30,6 %	1997-01-18	30,6 %		
<b>Vietnam</b>	2004-04-29	-	2005-07-14	34,5 %		
<b>Indonesien</b>	1994-02-03	29,0 %	1996-04-12	29,0 %		
<b>Malaysia</b>	1994-02-03	41,5 %	1996-04-12	41,5 %		
<b>Thailand</b>	1994-02-03	48,8 %	1996-04-12	48,8 %		

Uppgifterna i tabellen är en sammanställning av tidigare presenterat material.

Vid en jämförelse av AD-undersökningarna gentemot Kina, Taiwan, Vietnam, Indonesien, Malaysia och Thailand ser vi att den minskning av AD-åtgärder gentemot total import som återfinns inom EU inte inkluderar cykelbranschen. Över hälften av EU:s cykelimport har sedan 1991 ålagts med tunga AD-tullar. EU:s cykelindustri har fortsättningsvis redovisat dåliga resultat trots att konsumtionen av cyklar har ökat inom EU. Dessa dåliga resultat tillskrivs till största delen den billigare importen från de asiatiska länderna som EU intensivt försöker stoppa med hjälp av AD-tullar. Enligt vår mening finns det problem med detta resonemang samt med tillvägagångssättet som AD-undersökningarna utförs på.

Den fundamentala tanken bakom AD-åtgärder bygger på att den inhemska industrin slås ut pga. av konkurrens från billigare produkter, vilket EBMA genom sin lobbyverksamhet arbetar hårt för att förhindra. Det EBMA inte värnar om är den enskilde konsumenten, vilket vi inte heller anser att EU tar tillräcklig hänsyn till. I fallet Kina fann Kommissionen att den prishöjning som AD-åtgärder medför för EU-konsumenten var berättigad eftersom den billiga importen så småningom skulle slå ut konkurrensen likväl och det skulle bli fritt fram för de kinesiska producenterna att ta ut

höga monopolpriser inom EU. Enligt Niels (2000) är detta resonemang inte hållbart eftersom denna strategi är väldigt kostsam för den producent som försöker slå ut konkurrensen och dessutom innebär den fria marknaden att det är lätt för nya konkurrenter att plocka upp de eventuella vinster som skulle betala för detta kostsamma förfarande. Allmänt vid genomgång av AD-undersökningarna tas konsumenternas intresse dåligt tillvara av Kommissionen då samhällsnyttan framförallt verkar omfatta de inhemska producenterna. Något som dock är positivt för hela samhällsnyttan är EU:s avståndstagande från minimipriser. Vad gäller cyklar har inte Kommissionen accepterat något erbjudande om pristagande vilket gynnar både producent, stat och konsument. Resonemanget runt detta har diskuterats tidigare i avsnittet ”Effekter av EU:s AD-politik”.

I fråga om beslutsfattandet i en dumpningsundersökning uppkommer frågor kring hur Kommissionen resonerat i vissa beslut. Ett exempel är Kommissionens sätt att klassificera cyklar. Cyklar är som sagt en extremt heterogen produkt och detta medför givetvis svårigheter att dela in de olika cykeltyperna, med olika karaktärsdrag, på ett sätt som tillfredställer alla inblandade parter. Givetvis har Kommissionen sista ordet i detta beslut. Denna snedvridning i berättigandet att bestämma kan tyckas orättvist och placerar de dumpningsanklagade i en utsatt position. Denna snedvridning gäller även i andra beslut som t.ex. beräkandet av normalvärdet och exportpriset, där en stor del av beräkningarna är konfidentiella och de som publiceras kritiserar ofta av de dumpningsanklagade länderna för att vara överdrivna. Beträffande vilket land som ska användas som jämförbart land negligeras även här de anklagade ländernas protester i samtliga fall som vi tittat på. Intressant är även snedvridningen i bestämmandet av vilka anklagade producenter som ska ingå i undersökningsurvalet i de fall då producentantalet är för stort för att inkludera alla. Detta beslut kan komma att ha stor effekt på den slutliga dumpningsmarginalen.



## **6 EU:s cykelimport – handels- och pris effekter av AD-åtgärder**

I detta avsnitt kommer vi att undersöka eventuella handelsförändringar till EU under tidsperioden 1995 - 2004 gällande cyklar från de åtgärdsdrabbade länderna. Vi kommer även att undersöka eventuell handelsomfördelning vid EU:s cykelimport från tredje land samt eventuella importprisförändringar. Det resultatet vi förväntar oss är en minskad importkvantitet från åtgärdsdrabbade länder samt att denna minskning ”kompenseras” av import från icke-åtgärdsdrabbade länder. Priserna på importerade cyklar bör också stiga då avgiften vägs upp genom en höjning av cykelpriset.

För att kunna jämföra prisförändringar på importerade cyklar har vi beräknat importpriset per ton cykel genom att dividera importvärdet per år med importerad kvantitet per år. Data som presenteras i detta avsnitt är hämtade från OECD:s statistiska databas, med undantag för kvantitetssiffrorna för 2004 vilka är hämtade från EU:s statistiska databas Eurostat. Beträffande kvantitetsuppgifterna fann vi att siffrorna i de båda databaserna till fullo överensstämde och därmed antog vi att kvantitetsuppgifterna för 2004 från Eurostat så småningom kommer att föras över till OECD:s databas. Då samtliga prisuppgifter angående cyklar från Taiwan inte finns tillgängliga i OECD:s databas kommer de inte att redovisas här. Datamaterialet omfattar åren 1995-2004 för kvantitet och 1995-2003 för pris.

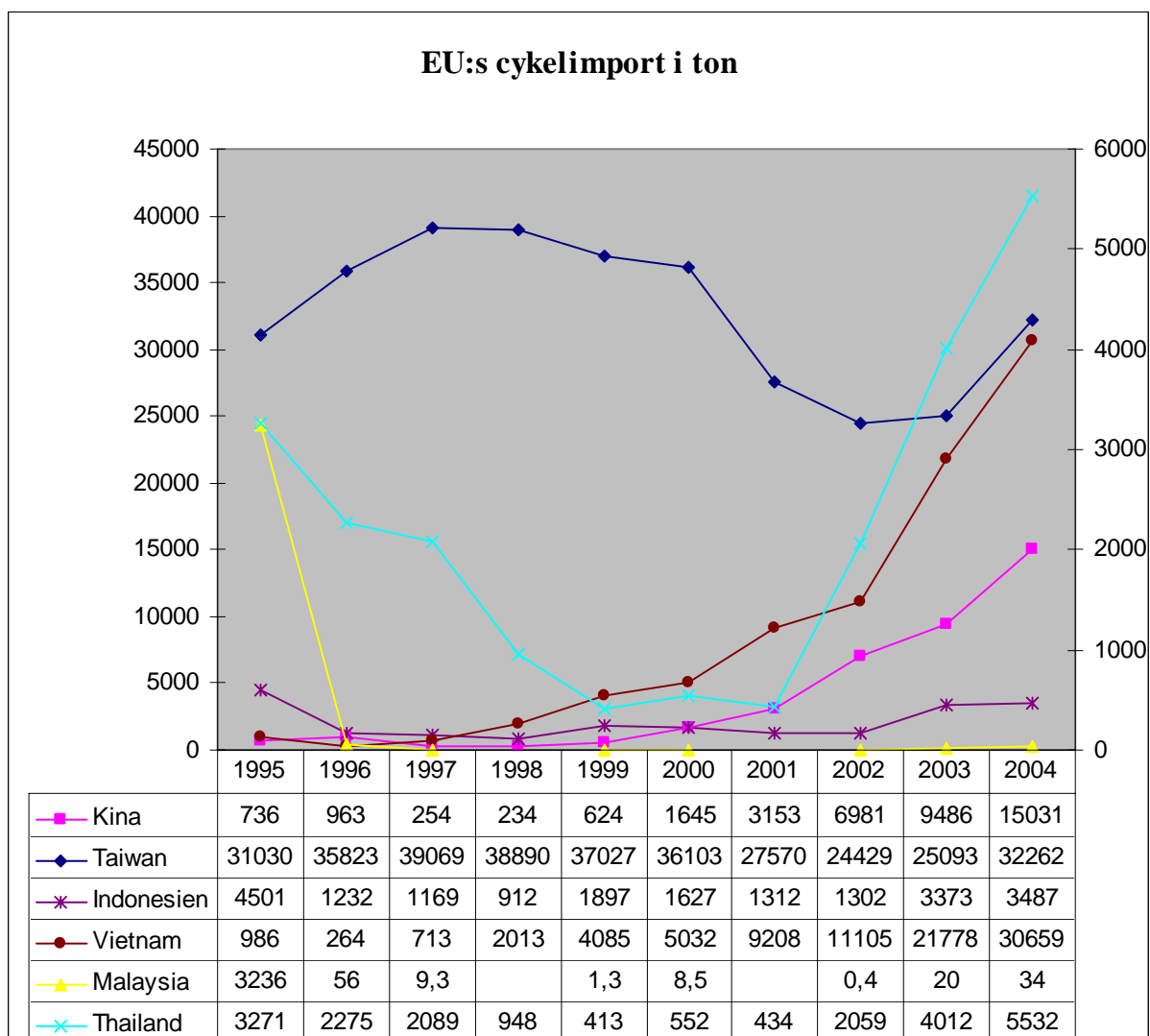
### **6.1 Importminskning**

Avseende importkvantiteten visar forskning gjord inom EU att denna minskar markant från avgiftsdrabbade länder<sup>79</sup>. Detta mönster sammanträffar inte fullt med vår undersökta data. Importen från avgiftsdrabbade länder har hållit sig på ungefär samma nivå under hela perioden och har sedan 2002 ökat. Vid jämförelse på landsnivå kan vi urskilja kvantitetsminskningar som trolig effekt av AD-införande.

---

<sup>79</sup> Lasagni (2000) s 148-149

**Figur 6.1 Importerad cykelkvantitet**



Data hämtad från OECD:s statistiska databas

Av datamaterialet ovan är det omöjligt att fastställa konkreta samband mellan EU:s AD-förfarande och förändringar i kvantitet på cykelimport från berörda länder. Vi kan urskönja vissa tendenser men dessa kan säkerligen inte enbart tillskrivas EU:s AD-förfarande. Eftersom AD-åtgärderna gentemot Vietnam infördes först 2005 är de alltför aktuella för att några slutsatser om eventuell påverkan ska kunna dras.

Kina har belastats med en AD-tull på sin cykelexport till EU sedan 1993 men då tillgänglig data enbart sträcker sig från 1995 kan vi ej se eventuella effekter vid dess införande. Problemet med den här tullen var att den kringgicks då cykeldelar importerades för slutlig montering i EU, vilket nämnts tidigare i uppsatsen. Ur diagrammet kan en minskning av importen utläsas 1996 då den ursprungliga tullen på cyklar utökades till att även gälla cykeldelar. Att importen sedan 1999 ökat trots

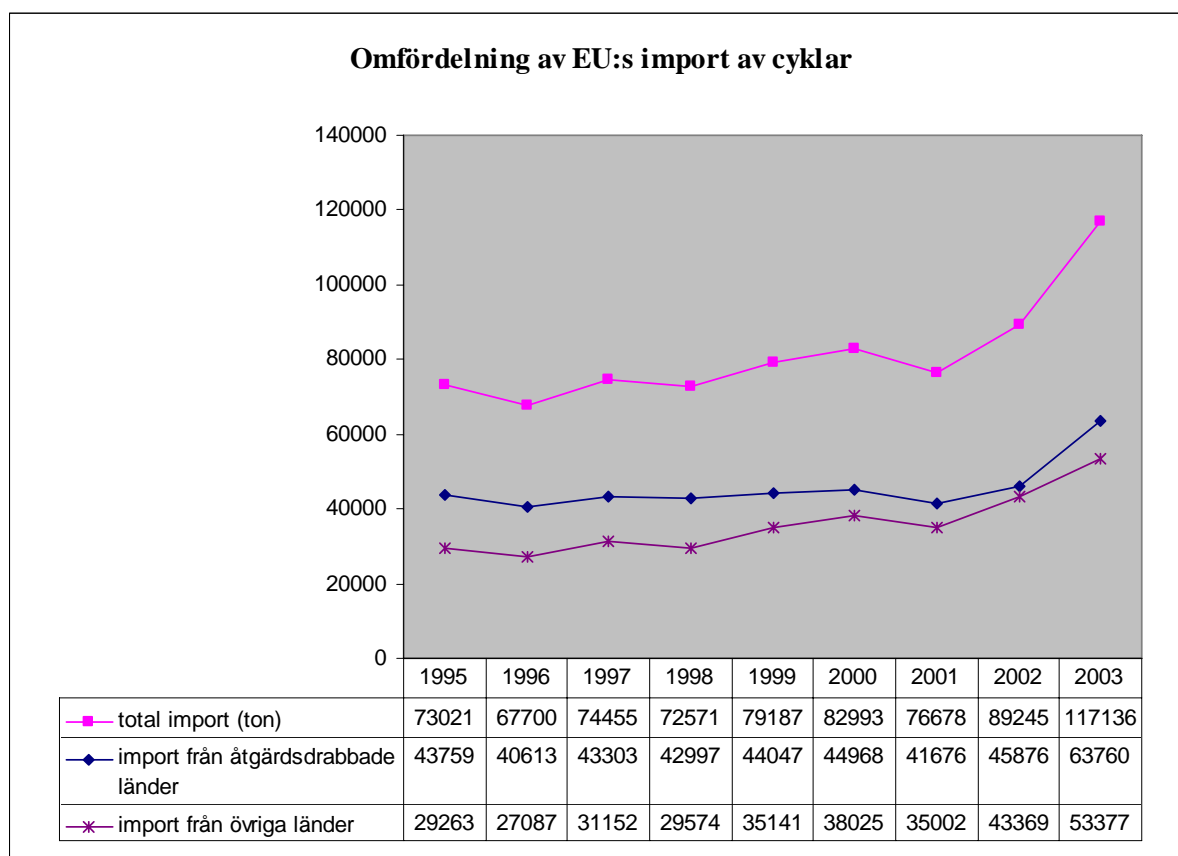
fortsatt tull kan vi ej förklara utifrån våra begränsade uppgifter. Av undersökta länder står Taiwan för den största cykelexporten till EU. 1998 infördes tillfälliga AD-tullar och samtidigt minskade EU:s import av taiwanesiska cyklar. Minskningen fortlöpte till 2000 då importen minskade kraftigt. Detta kan ha varit en effekt av det definitiva AD-beslutet 1999. Denna iakttagelse tyder på ett samband men förklarar dock ej anledningen till den ökade importkvantiteten från och med 2002 då importen fortfarande var AD-tullbelagd.

I slutet av 1995 införde EU AD-tullar mot importerade cyklar från Indonesien, Malaysia och Thailand. För Indonesien är det slående att importerad kvantitet minskat mycket nästföljande år. Vi ser också en tydlig ökning av importen 2002 då AD-tullen upphörde att gälla enligt ”sunset” föreskriften och efter att EBMA:s anmälan om förlängda tullar drogs tillbaka. Här ser det ut att finnas ett direkt samband mellan AD-tull och importerad kvantitet. Statistiken för Malaysia är bristfällig då uppgifter saknas för åren 1998 och 2001. Vi kan dock se att när Malaysia utsattes för AD-avgifter i slutet av 1995 minskade EU:s cykelimport därifrån till nästan noll. Detta anser vi är ett klart samband även om importen inte återupptogs då AD-avgifterna upphörde 2002. I Thailand kan samma mönster som i Indonesien urskönjas. Importen minskade från 1995, då AD-tull infördes, för att sedan stiga 2001 vilket var aningen tidigare än Indonesien. Minskningen av importerad kvantitet skedde dock inte lika abrupt i Thailand utan den var mer jämn över tiden. Vi anser dock att sambandet är tämligen klart även i detta fall.

## **6.2 Handelsomfördelning**

Noterbart är att då importkvantiteten från Indonesien, Malaysia och Thailand minskade 1995 ökade samtidigt EU:s import från Kina och Taiwan, vilket tyder på en handelsomfördelning till följd av AD-åtgärder. År 2000 sjönk importen från alla åtgärdsdrabbade länder, förutom Kina, för att 2002 återigen stiga.

**Figur 6.2 Jämförelse av importerad cykelkvantitet**



Åtgärdsdrabbade länder: Kina, Taiwan, Vietnam, Indonesien, Malaysia och Thailand.  
Data hämtad från OECD:s statistiska databas.

I diagrammet ovan märks en uppåtgående trend vad gäller EU:s totala cykelimport. Den sammanlagda importen från de åtgärdsdrabbade länderna har hållit sig relativt konstant från 1995 till 2002. Det verkar som att importen från Indonesien, Malaysia och Thailand minskade på grund av applicerade AD-åtgärder men samtidigt ökade importen från framförallt Taiwan, därav den marginella förändringen. 1998 ökade den totala importen i EU men importen från åtgärdsdrabbade länder hölls konstant. Detta kan vara ett tecken på handelsomfördelning på grund av införda AD-åtgärder mot Taiwan under samma år. Från 2002 ökade importen från åtgärdsdrabbade länder i snabbare takt än från övriga länder. Detta kan troligen till viss del även tillskrivas upphörandet av AD-åtgärder riktade mot Indonesien, Malaysia och Thailand. Noterbart är att EU:s import från Thailand ökat markant sedan dess. Vi anser att detta kan härledas till att en viss handelsomfördelning skett som effekt av införda AD-åtgärder.

AD-åtgärder kan även leda till andra förändringar i handelsmönster och produktionsbeslut. Drabbade producenter kan välja att exportera sin produkt till andra länder där de inte beläggs med extra avgifter eller helt enkelt att flytta sin produktion till andra icke-avgiftsbelagda länder. Det senare är mindre troligt eftersom införandet av AD-tullar kan genomföras så pass snabbt och effektivt att flytten för den enskilde producenten sannolikt blir olönsam. Dessutom visar empirisk data att FDI har ökat till EU, som ett led i att undvika AD-åtgärder. Europeiska företag har även de ökat sin andel av FDI till tredje land genom att förlägga produktionen till framförallt icke-marknadsekonomier, som Kina. På detta vis utnyttjar man möjligheten till kraftigt reducerad tillverkningskostnad samtidigt som man undslipper AD-tullar genom att ha kvar huvudkontoren och ägandet inom EU.

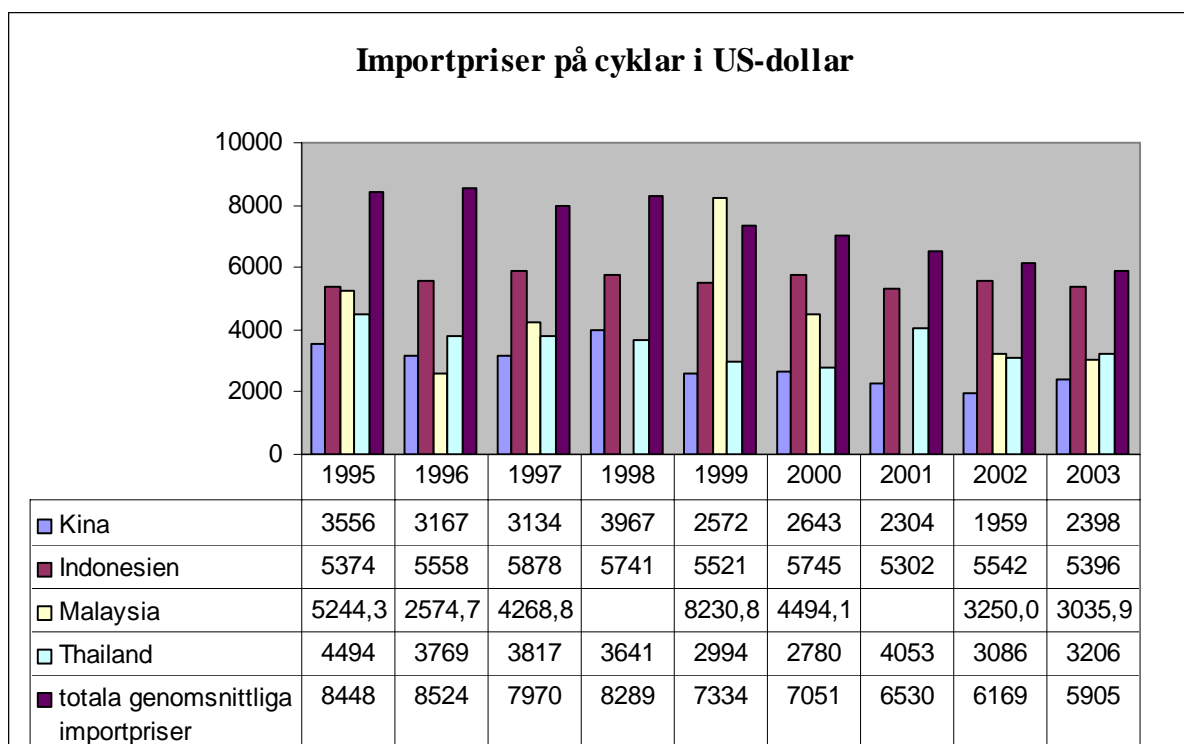
### **6.3 Prisförändringar**

Effekterna av EU:s AD-politik är många men den mest påtagliga för konsumenten är de prisförändringar som sker. Vid införandet av AD-åtgärder bör, enligt ämnesspecifik forskning<sup>80</sup>, priset på aktuell vara höjas för importören då AD-avgiften läggs till, vilken i sin tur låter konsumenten betala denna extra avgift i form av en prishöjning på varan. Som resultatet av vår undersökning visar kan vissa tendenser urskönjas i form av ökat importpris i samband med införda AD-åtgärder. Dock är mönstret inte så pass tydligt att det är generellt applicerbart på alla länder som ingår i undersökningen.

---

<sup>80</sup> Lasagni (2000) s 148-149

**Figur 6.3 Importpriser**



Data hämtad från OECD:s statistiska databas. I totala genomsnittliga importpriser ingår all import från tredje land till EU.

Resultaten visar att 1997 då den definitiva AD-avgiften på cykeldelar från Kina fastställdes, gick nästföljande år även priserna på de importerade cyklarna upp. Denna ökning kan vara ett resultat av AD-åtgärderna men den fortsatta prissänkningen till och med 2002 kan inte förklaras av tullen, då denna sedan dess varit konstant.

Vad gäller priset på cyklar från Indonesien har dessa stigit från 1995, vid AD-tullens införande, fram till och med 1997. Efter 1997 har dock priserna fluktuerat för att med mindre förändringar ha sjunkit 2001 då AD-tullen skulle upphöra att gälla (2000-2001). Ny anmälan om dumpning mottogs 2001 från EBMA och en prisökning för 2002 kan noteras. Anmälan drogs emellertid tillbaka vilket innebar att AD-tullen upphörde. Detta anser vi kan kopplas till prissänkningen 2003. I detta fall kan det mycket väl finnas ett samband mellan AD-förfarande och prissänkningar.

Det finns inga tydliga tendenser vad gäller prisutvecklingen i Malaysia. Eftersom prisutvecklingen fluktuerar och data saknas för åren 1998 och 2001, är det svårt att utläsa eventuella samband. Priset sjönk kraftigt 1996 för att sedan stiga än mer 1999 vilket, så vitt vi kan se, inte kan tillskrivas några av EU införda AD-

aktiviteter. Angående prisutvecklingen i Thailand kan vi endast urskilja ett samband mellan prisökningen 2001 och den anmälan om fortsatta AD-åtgärder som inkom under samma år. Priset sjönk dock 2002 samtidigt som anmälan togs tillbaka.

Först 2005 infördes AD-åtgärder mot Vietnam vilket medför att vi inte inkluderat någon statistik i prisdiagrammet ovan eftersom det är för tidigt att dra några slutsatser. Däremot anser vi det uppenbart att anledningen till att EU vidtagit AD-åtgärder är den markant ökande cykelimporten samt det fallande priset på vietnamesiska cyklar.

I jämförelse med det totala genomsnittliga priset per importerat ton cykel från tredje land till EU ser vi att priserna på cyklar från de åtgärdsdrabbade länderna ligger betydligt under det genomsnittliga priset. Det totala genomsnittliga priset har sedan 1998 sjunkit konstant utan att importen från de åtgärdsdrabbade länderna ökat. Detta kan innebära att priskonkurrensen har ökat till fördel för konsumenten vilket i sig motsäger våra tidigare antaganden om vad som händer vid införande av AD-åtgärder. Anledningen kan vara att priserna på cyklar från de drabbade asiatiska länderna var så extremt låga redan innan åtgärder sattes in att prisnivån efter AD-tull långt ifrån matchade de priser som övriga producenter tog ut för sin export. Denna konkurrens har gjort att övriga producenter tvingats sänka sina priser för att hålla kvar sina marknadsandelar. Om inga AD-tullar förekommit hade scenariot för konsumenten sannolikt sett annorlunda ut med betydligt lägre cykelpriser.

#### **6.4 Kommentar**

Det finns flertalet avvikelser i vår undersökta data som troligtvis kan förklaras av en mängd andra faktorer som inte är kopplade till EU:s AD-politik. Utan att gå alltför djupt in på dessa faktorer som i sig är tillräckliga för en egen uppsats vill vi ändå nämna några av dem. En ökning av importerad kvantitet kan bero på en ökad efterfrågan på EU:s cykelmarknad, vilket därmed inte behöver betyda minskade marknadsandelar för europeiska producenter utan endast att den sammanlagda marknadsvolymen ökar. Tyvärr är de statistiska uppgifter som finns tillgängliga för inhemsk cykelproduktion i EU (Eurostat) inte tillräckliga för att vi ska kunna vidareutveckla detta resonemang.

En annan faktor som kan förklara minskade importpriser, där Kina är ett lysande exempel, är produktionseffektivisering. Trots införandet av AD-åtgärder har importpriserna på kinesiska cyklar minskat, vilket kan förklaras med en effektiviserad produktion och/eller lägre råmaterialskostnader. Det kan också tänkas att produktionen lagts om till mer nischade produkter, från vanlig cykel till mer avancerade modeller, för att därmed kompensera den ekonomiska förlusten genom att etablera sig på en mindre priselastisk marknad.



## 7 Slutsats

EU har historiskt sett varit en flitig användare av AD-åtgärder. Det officiella syftet med AD-politik är att skydda inhemsk industri mot ”orättvis” konkurrens från tredje land. Detta medför att prispressen inte blir lika tuff då konkurrensen minskar med höjda priser som följd. Skyddandet av inhemsk industri sker därmed på konsumenters och skattebetalares bekostnad.

Det finns uppenbara problem med EU:s AD-politik. Enligt EU påverkas endast 1 % av EU:s totala import från tredje land av AD-åtgärder men ser man till branschnivå blir bilden en helt annan, då mer än 50 % av EU:s cykelimport under perioden 1991-2005 varit utsatt för AD-åtgärder. Cykelproduktionen inom EU har drabbats hårt av den billigare importen, framförallt från de sex asiatiska länderna, Kina, Taiwan, Vietnam, Indonesien, Malaysia och Thailand, som ingår i undersökningen. Försök har gjorts att genom införande av höga AD-tullar förhindra denna billiga import av cyklar.

De förbättringar och restriktioner som genomfördes av WTO under Uruguay rundan har haft lite effekt på användandet av AD-åtgärder inom EU:s cykelindustri. Restriktionerna har efterföljts av EU men det har inte medfört någon minskning av antalet införda AD-åtgärder. Det vore intressant att undersöka om det finns några andra branscher inom EU där importerad produkt drabbats av AD-åtgärder i lika stor utsträckning som importerade cyklar.

I vår undersökning angående handels- och priseffekter av AD-åtgärder ser vi resultat som överensstämmer med de antaganden om importminskning, handelsomfördelning och prisökningar som enligt tidigare refererad forskning sker vid införandet av AD-åtgärder. Vid jämförelse på landsnivå ser vi framförallt importminskning som effekt av införda AD-åtgärder på cykelimport från länderna Indonesien, Malaysia och Thailand. Detta gäller även Kina då AD-tullen utökades till att även gälla cykeldelar. Vad gäller handelsomfördelning visar tillgänglig data att detta förekommit både åtgärdsdrabbade länder emellan och mellan åtgärdsdrabbade länder och övriga länder. Det går även att urskönja tendenser i form av ökat importpris

i samband med införda AD-åtgärder men denna iakttagelse avser inte alla länder i undersökningen. Noterbart är att den genomsnittliga prisnivån på EU:s totala cykelimport från tredje land från 1998 konstant sjunkit. Vi anser dock att cykelpriset kunde ha varit ännu lägre utan AD-åtgärder vilket hade varit till större fördel för EU-konsumenten. I vår undersökta data finns dock flertalet avvikelser från våra antaganden som troligtvis kan förklaras av en mängd andra faktorer som inte är kopplade till EU:s AD-politik. Det vore dessutom intressant att undersöka om våra antaganden om handels- och pris effekter även kan tillämpas på andra branscher inom EU där importen från tredje land är av betydande omfattning.

## Källförteckning

Anonym (1997, oktober). *Antidumping on the Wane*. ABI/INFORM global (2005, november 21)

Belderbos, R., Vandenbussche H. och Veugelers R. Antidumping Duties, Undertakings, and Foreign Direct Investment. *European Economic Review*. (2006). s 21-25

Egeln, J. och Klann, U. *Die antidumpingpolitik der Europäischen Gemeinschaft*, Baden-Baden, Tyskland: Nomos Verlagsgesellschaft, 1997

Finger, J. M. *Antidumping – How it works and who gets hurt*, Michigan, USA: The University of Michigan Press, 1993

Gallaway, P. M., Blonigen, A. B. och Flynn E. J. Welfare costs of the US antidumping and countervailing duty laws. *Journal of International Economics*. 49 (1999). s 236-237

Hoekman, B. *The Political Economy of the World Trading System. The WTO and Beyond*. Padstow, Great Britain: Oxford University Press, 2001

Knetter, M. M. och Prusa, J. T. (2000, november). *Macroeconomic factors and Antidumping Filings: Evidence from four countries*. NBER working paper series (2005, December 3)

Konings, J. och Vandenbussche, H. Antidumping protection and markups of domestic firms. *Journal of International Economics*, 65 (2005). s 151-165

Krugman. P. och Obstfeld, M. *International Economics. Theory and Policy*, Boston, USA: Addison-Wesley, 2003

Krupp, M. C. och Skeath S. Evidence on the upstream and downstream impacts of antidumping cases. *North American Journal of Economics and Finance*. 13 (2002). s 173-174

Lasagni, A. Does county-targeted Anti-dumping Policy by the EC create trade diversion? *Journal of World Trade*. 34(4) (2000). s 137-159

McGee, W. R. Abolish the Antidumping laws. *Economic Affairs*. (2002). s 49-57

Messerlin, A. P. och Reed, M. Antidumping Policies in the United States and the European Community. *The Economic Journal*. 105 (1995). s 1565-1575

Niels, G. What is antidumping policy really about? *Journal of Economic Surveys*. 14 (2000). s 475

Senior Nello, S. *The European Union. Economics, Policies and History*, Glasgow, Great Britain: McGraw-Hill Education, 2005

Steele, K. *Antidumping under the WTO: A comparative review*, Bodmin, Great Britain: Hartnolls Ltd, 1996

Vermulst, E. The 10 major problems with the Antidumping instrument in the European Community. *Journal of world trade*. 39(1) (2005). s 105-113

Waughty, X. och Vandenbussche, H. Inflicting injury through product quality: how European Antidumping policies disadvantages European producers. *European Journal of Political Economy*. 17 (2001). s 101-116

### **Internetkällor**

EU - Trade Issues: Anti-dumping – Protection against dumped Imports  
[http://www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/anti\\_dumping/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/anti_dumping/index_en.htm)

EUR-Lex  
<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/sv/index.htm>

Eurostat  
[http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?\\_pageid=1090,30070682,1090\\_33076576&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=1090,30070682,1090_33076576&_dad=portal&_schema=PORTAL)

Kommerskollegium – AD- och utjämningsåtgärder  
[http://www.kommers.se/page\\_disp.asp?node=100](http://www.kommers.se/page_disp.asp?node=100)

OECD – statistisk databas  
[http://www.oecd.org/statsportal/0,2639,en\\_2825\\_293564\\_1\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/statsportal/0,2639,en_2825_293564_1_1_1_1_1,00.html)

WTO – agreement on implementation of article VI of the general agreement on tariffs and trade 1994  
[http://www.wto.org/english/tratop\\_e/adp\\_e/antidum2\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/adp_e/antidum2_e.htm)

WTO – information about the institution  
[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/thewto\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/thewto_e.htm)

WTO - technical information on anti-dumping  
[http://www.wto.org/english/tratop\\_e/adp\\_e/adp\\_info\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/adp_e/adp_info_e.htm)

WTO - understanding the WTO: the agreements - anti-dumping, subsidies, safeguards: contingencies, etc.  
[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/agrm8\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/agrm8_e.htm)

## **Intervju**

Eselius, Bo, Kommerskollegium, Stockholm, 10 november, 2005